W numerze:

SKRZYDLATA POLSKA

NR 46 (1010)

15. XI. 1970

ROK XXVI XL

CENA 2 ZŁ



Samoloty zawodnicze PZL-101 „Gawron", na starcie XIII Samolotowych Mistrzostw Polski w Lesznie Wlkp. Niżej: Zabudowania Centrum z wieżą kontroli ruchu. Artykuł „Mistrzostwa pełne optymizmu" – patrz str. 5–6.
Zdjęcia: ST. JAŚKO i J. ZARĘBSKI



ROK ZAŁOŻENIA: 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

WYRÓŻNIONY: Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI), Medalem Rady Narodowej m. Wrocławia „1000 lat istnienia Wrocławia", Medalem Aeroklubu PRL „50 lat Polskiego Lotnictwa Sportowego", Medalem PIHM z okazji 50-lecia Służby Hydrologicznej i Meteorologicznej w Polsce oraz Złotą Odznaką Honorową Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej.

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów: PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (literatura, historia); JERZY POMIANOWSKI (sport, aerokluby); JANUSZ M. WOJCIECHOWSKI (technika, astronautyka). Opracowanie graficzne — STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny — IRENA BĄKOWICZ

WARUNKI PRENUMERATY

Cena prenumeraty krajowej:
rocznie — 104 zł
półrocznie — 52 zł
kwartalnie — 26 zł

Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechnienia Prasy i Książki „Ruch", w terminie do 25 listopada na rok następny.

Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy, lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28.

Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę, która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024.

Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych, na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm^2 — 10,50 zł za każdy 1 cm^2. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

DRUK

Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego" - Warszawa, ul. Miedziana 11. Zam. 9091 K—101

WYDAWCA

WKŁ

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703

UMOWA O KOMUNIKACJI LOTNICZEJ MIĘDZY POLSKĄ A PAKISTANEM

W czasie wizyty oficjalnej przewodniczącego Rady Państwa PRL, Marszałka Polski Mariana Spychalskiego z małżonką i towarzyszącymi mu osobami w Pakistanie, na zaproszenie prezydenta Pakistanu Yahyi Khana, podpisana została między innymi umowa o komunikacji lotniczej między Polską a Pakistanem.

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

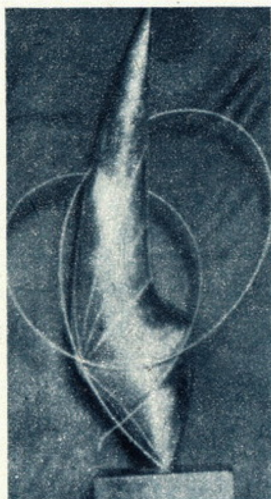
● **W WIELKIEJ BRYTANII** przebywała delegacja Rady Ochrony Pomników Walki i Męczeństwa PRL z jej przewodniczącym min. **Januszem Wieczorkiem.** W skład delegacji wchodzili: płk **Jan Mazurkiewicz** — Radosław oraz płk pil. **Stanisław Skalski.** W czasie pobytu w Wielkiej Brytanii delegacja polska m. in. złożyła wieńce pod pomnikiem lotników polskich w Northolt i na cmentarzu w Newark, gdzie znajdują się mogiły polskich lotników oraz odwiedziła miejscowość Perth w Szkocji, biorąc udział w uroczystości odsłonięcia pomnika ku czci żołnierzy polskich. Pobyt delegacji wypełniony był także spotkaniami, m. in. z burmistrzami miast i przedstawicielami Polonii brytyjskiej. W spotkaniach tych uczestniczyli także bohaterowie Bitwy o Anglię — pułkownicy piloci **Skalski i Łokuciewski.**

*

● **WIELKOPOLSKIE** Muzeum Wojskowe na Starym Rynku w Poznaniu wzbogaciło się o nowy, bogaty dział obrazujący historię rozwoju polskiego lotnictwa. Ponad 50 eksponatów do nowego działu lotniczego Muzeum przekazało Dowództwo Wojsk Lotniczych. Uroczystość oficjalnego otwarcia nowej ekspozycji zbiegła się z 27 rocznicą ludowego Wojska Polskiego. Wzięli w niej m. in. udział I sekretarz KW PZPR w Poznaniu **Kazimierz Barcikowski** oraz dowódca Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. **Jan Raczkowski.**

*

● **SZKOŁA** Podstawowa nr 15 przy ul. Solskiego 13 we Wrocławiu otrzymała imię Jurija Gagarina. Uroczystość nadania szkole imienia pierwszego kosmonauty świata odbyła się 7 listopada br w 53 rocznicę Wielkiej Rewolucji Październikowej.



Symbolem i główną nagrodą honorową Jarmarku Pieśni i Tańca — Mielec — 70, jaki odbył się w październiku w Mielcu, było „Złote Skrzydło Ikara" (na zdjęciu powyżej).

Zdjęcie: W. Parkosz (Głos Załogi)

*

● **DELEGACJA** Aeroklubu PRL w składzie: prezes ZG gen. bryg. nawig. **Władysław Jagiełło**, wiceprezes płk. pil. **Stanisław Skalski** i członek ZG mgr inż. **Wiesław Stafiej**, weźmie udział w konferencji generalnej Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI), która obradować będzie w dniach 21 — 29 listopada br. w New Delhi.

*

● **W RAMACH** II Festiwalu Kulturalnego Związków Zawodowych, III Jarmarku Pieśni i Tańca Mielec 70 oraz z okazji Dnia Wojska Polskiego rozegrano w Mielcu zawody samolotowe Aeroklubu Mieleckiego o „Złote Skrzydło Ikara". Startowało 16 zawodników (10 na samolotach An-2, pozostali na samolotach Jak — 18 i „Gawron"). Rozegrano trzy konkurencje. Pierwsze miejsce i puchar redakcji „Głosu Załogi" zdobył **Zbigniew Nowakowski** przed **Jerzym Pietrzakiem** i **Stanisławem Wasilem.**

*

W POŁOWIE października br. przebywała z wizytą w Aeroklubie PRL dwuosobowa delegacja Aeroklubu NRD. Goście z Niemieckiej Republiki Demokratycznej przeprowadzili rozmowy z kierownictwem APRL, w wyniku których podpisano umowę o współpracy na rok 1971 między Aeroklubem PRL, a Aeroklubem NRD.

*

● **NAKŁADEM** Wydawnictwa MON ukazało się drugie wydanie znanej książki płka pil. **W. Króla** „W dywizjonie poznańskim". Str. 284, cena 20 zł.

*

● **Z DNIEM** 5 listopada br. wznowiono regularną komunikację lotniczą między Wrocławiem i Warszawą oraz innymi miastami. PLL LOT poinformowały, że udało się przyspieszyć opóźnione prace remontowe na lotnisku we Wrocławiu.

*

● **WOJEWÓDZKA** Komisja Związków Zawodowych w Kielcach otrzymała od Aeroklubu PRL medal „50-lecia Polskiego Lotnictwa Sportowego" — za zasługi związkowców Kielecczyzny dla rozwoju sportu lotniczego w województwie kieleckim.

*

● **SKOCZEK** spadochronowy Aeroklubu Rzeszowskiego, **Wacław Czyż**, wykonał niedawno tysięczny skok ze spadochronem. Gratulujemy.

*

● **ZWYCIĘZCA** II całorocznych zawodów szybowcowych o puchar „Gazety Częstochowskiej", rozgrywanych w tym roku w Aeroklubie Częstochowskim, został **Marek Małolepszy**, który zdobył ogółem 10 450 punktów. Wyprzedził on swych kolegów klubowych **Tadeusza Zasępę** i **Czesława Bednarskiego.**

*

● **MIESIĘCZNIK** ekonomiczno — techniczny „Przegląd Komunikacyjny" zamieścił w numerze wrześniowym artykuł **Marka Żylicza** pt. „Zastosowanie metod ekonometrycznych w Polskich Liniach Lotniczych LOT". Polecamy go uwadze zainteresowanych.

*

● **ZESPÓŁ** naukowców z Katedry Budowy Aparatów Elektromedycznych Politechniki Warszawskiej pod kierunkiem doc. dra **Stanisława Nowosielskiego** opracował nowoczesny rejestrator do badania organizmów w warunkach nieważkości, gwałtownych przyspieszeń itp.

ZASŁUŻENI DZIAŁACZE LOTNICTWA SPORTOWEGO

PREZYDIUM Zarządu Głównego Aeroklubu PRL podjęło uchwałę o nadaniu szeregu działaczom odznaki Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego. Otrzymali ją:

W Aeroklubie Białostockim — **Ireneusz KRCAL, Wiktor LIWERSKI** i **Zbigniew WÓJCIK;**

W Aeroklubie Bielsko-Bialskim — **Czesław GOLAŃSKI, Jan WINCZO, Stanisław WOJTAS, Wiesław STAFIEJ** i **Władysław GAWLIK;**

W Aeroklubie Częstochowskim — **Edward RYDZ** i **Andrzej TAJCHMAN;**

W Aeroklubie Elbląskim — **Andrzej SAK;**

W Aeroklubie Gdańskim — **Janusz LEWIŃSKI** i **Józef ZAPAŚNIK;**

W Aeroklubie Gliwickim — **Aleksander KWIECIŃSKI** i **Jacek POPIEL;**

W Aeroklubie Grudziądzkim — **Stefan MĄDRZEJEWSKI;**

W Aeroklubie Kujawskim w Inowrocławiu — **Benedykt BOLIŃSKI;**

W Aeroklubie Lubelskim — **Andrzej CIESIELSKI;**

W Aeroklubie Łódzkim — **Zygmunt DZIEDZIC** i **Marek INDELAK;**

W Aeroklubie Opolskim — **Konrad KOSECKI;**

W Aeroklubie Ostrowskim — **Czesław CNOTLIWY, Zygmunt WERNER, Stefan FINKE, Edmund MORISSON** i **Jan SZOSTAK;**

W Aeroklubie Podkarpackim — **Stefan CHMURA, Zbigniew SZUBER** i **Alfred ROGUS;**

W Aeroklubie Pomorskim w Toruniu — **Stanisław ACKERMAN** i **Przemysław PIĄTKOWSKI;**

W Aeroklubie Radomskim — **Lech JAWORSKI;**

W Aeroklubie Rzeszowskim — **Marian ZŁAMANIEC;**

W Aeroklubie Rybnickiego Okręgu Węglowego — **Jerzy KUCHARCZYK** i **Jan POLOCZEK;**

W Aeroklubie Stalowowolskim — **Alojzy GÓRNY;**

W Aeroklubie Szczecińskim — **Henryk KOZŁOWSKI;**

W Aeroklubie Śląskim w Katowicach — **Wacław KOZIELSKI;**

W Aeroklubie Świdnickim — **Jan STOJANOWICZ** i **Stanisław KASPEREK;**

W Aeroklubie Włocławskim — **Kazimierz BIENIECKI** i **Mieczysław HAJCZUK;**

W Aeroklubie Warmińsko-Mazurskim w Olsztynie — **Aleksander GULBINOWICZ;**

W Aeroklubie Warszawskim — **Bolesław WOJEWODZKI, Jerzy KOSIŃSKI, Tadeusz LITWIŃSKI** i **Bolesław SIEROCIŃSKI;**

W Aeroklubie Wrocławskim — **Zbigniew NADRATOWSKI** i **Rudolf RADWAŃSKI;**

W Aeroklubie Zagłębia Miedziowego w Lubinie — **Tadeusz ZASTAWNIK;**

Politechnika Warszawska — **Władysław ARASZKIEWICZ.**

PRZECIW PIRACTWU POWIETRZNEMU

Międzynarodowe stowarzyszenie transportu powietrznego (IATA) w Montrealu opublikowało rezolucję wzywającą rządy wszystkich krajów, by podjęły skuteczne kroki przeciwko piractwu powietrznemu i uprowadzaniu samolotów.

Rezolucja uchwalona została w końcu października br. na posiedzeniu w Teheranie, przy czym poparło ją jednomyślnie 106 krajów członkowskich IATA.

PRZYPOMINAMY O PRENUMERACIE NA 1971 ROK

Warunki prenumeraty

Cena prenumeraty krajowej:

rocznie	— 104 zł
półrocznie	— 52 zł
kwartalnie	— 26 zł

Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstwa Upowszechnienia Prasy i Książki „Ruch", w terminie do 25 listopada na rok następny.

Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy, lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Towarowa 28.

Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę, która jest o 40 proc. droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024.

NASZE ROZMOWY

Rozmawiamy z dyrektorem naczelnym Huty „Stalowa Wola", prezesem honorowym Aeroklubu Stalowowolskiego inż. Zdzisławem Malickim.



Dyrektor naczelny Huty „Stalowa Wola" inż. Zdzisław Malicki.

— Panie Dyrektorze! Przed wizytą u Pana oglądaliśmy zaawansowaną budowę nowego portu lotniczego na

DLACZEGO

DYREKTOR HUTY „STALOWA WOLA" MÓWI:

NASZ AEROKLUB

lotnisku w Turbii. Wiemy, że bez pomocy kombinatu kierowanego przez Pana, Aeroklub Stalowowolski nie mógłby się zdobyć na tę pożyteczną inwestycję. Nie ma co zresztą ukrywać, iż wiele lotniczych klubów w Polsce zazdrości tutejszemu aeroklubowi takiego patrona, jakim jest Huta „Stalowa Wola". Interesuje nas zatem źródło tej życzliwości pracowników kombinatu i Pana Dyrektora osobiście dla lotnictwa sportowego.

— Mógłbym tu mówić wiele truizmów o tym, że już samo latanie jest piękne, że lotnictwo sportowe cieszy się w ogóle sympatią i poparciem społeczeństwa, ponieważ realizuje — odpowiedzialne zadania w zakresie wychowania młodzieży, obronności i sportu. To wszystko jest oczywiste i z pewnością rzutuje również i na nasz stosunek do miejscowego aeroklubu. Mamy jednak także wiele — rzekłbym własnych — powodów ku temu, aby pomagać n a s z e m u aeroklubowi.

Otóż do wykonywania skomplikowanych produktów, które powstają w Hucie, niezbędne jest zaangażowanie wielu specjalistów rozmaitych branż. Szczególnie zależy nam na wysoko kwalifikowanej kadrze inżynieryjno-technicznej. Zapewniamy wprawdzie specjalistom atrakcyjne warunki pracy, ale zdajemy sobie sprawę z tego, że... to nie wszystko. Ogólny wzrost poziomu życia w Polsce Ludowej spowodował, że potencjalny kandydat do zatrudnienia w Hucie przed podjęciem decyzji o sprowadzeniu się do Stalowej Woli zastanawia się, czy będzie mógł on, albo jego dzieci, w atrakcyjny sposób spędzać wolny czas. Więcej. Często od umiejętnego zorganizowania wypoczynku pracownika, zapewnienia mu możliwości pożytecznego i miłego spędzenia czasu, zależy jego wydajność w procesie produkcyjnym. Naszym zdaniem aeroklub regionalny jest właśnie jedną z takich instytucji, które pośrednio wpływają na wzrost produkcji, które przyciągają specjalistów i wiążą ich na stałe z Hutą, pozbawiają kompleksu — niestety jeszcze dość powszechnego w naszym kraju — życia „na prowincji".

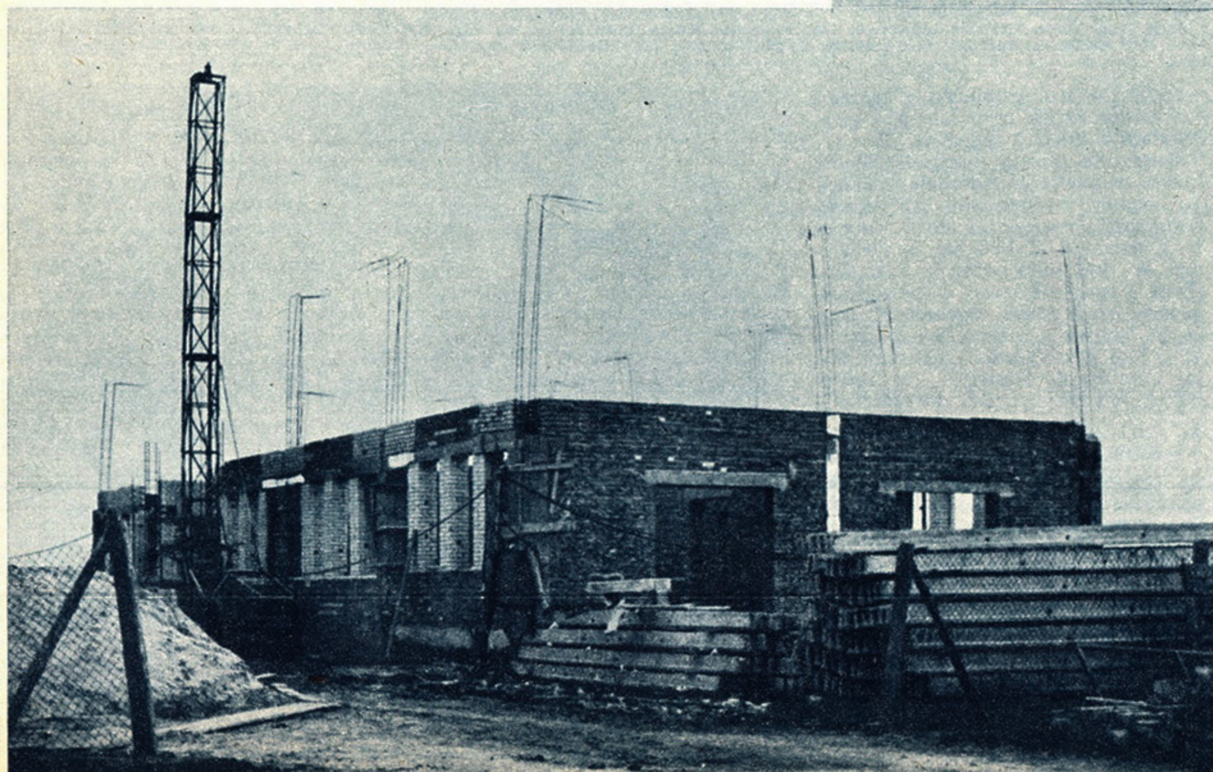
Dodam tu, że organizacje polityczne i kierownictwo Huty przykładają wiele uwagi do tych zagadnień. Aeroklub jest tylko jednym na to przykładem. Głównie bowiem w czynie społecznym zbudowaliśmy już szkołę muzyczną, kryte kąpielisko. Zabiegamy o atrakcyjny program w Domu Kultury... Organizujemy zaplecze wypoczynkowo-lecznicze. I dobrze jest, myślę, kiedy w niedzielę kilka tysięcy pracowników Huty jedzie wypoczywać nad rzekę, że część z nich skieruje się na lotnisko i tam spędzi wiele miłych chwil.

Wymieniłem tu względy racjonalne, które kształtują nasz stosunek do miejscowego aeroklubu. Popieramy jednak lotników także z przyczyn, które można by nazwać uczuciowo-uznaniowymi. Rzecz w tym, że na terenie Stalowej Woli działa wiele różnych organizacji, związków sportowych. Wszystkim w jakiejś tam mierze pomagamy, ale aeroklub cieszy się szczególnymi względami. Dlaczego? Po prostu wiemy dobrze, sprawdziliśmy to w praktyce, że kierownictwo klubu dobrze spożytkuje otrzymaną od nas pomoc, że wszystko to co damy będzie procentowało. Miło jest mieć do czynienia z takimi zapalonymi entuzjastami, jakich zrzesza nasz aeroklub, a zarazem tak dobrymi gospodarzami. Zaraźliwie działa klimat „tworzenia" jaki towarzyszy poczynaniom naszych lotników, czyż można więc się dziwić, że mu ulegamy?

I jeszcze jeden istotny aspekt w traktowaniu przez nas aeroklubu. Czasem, w jakiejś awaryjnej sytuacji, niezwykle użyteczny staje się dla nas samolot. Błyskawiczny transport specjalisty czy zamiennego elementu pozwala na uniknięcie niebagatelnych strat wskutek przerwy w produkcji. Korzystaliśmy już w tym zakresie z pomocy aeroklubu i wiemy, że w każdej chwili możemy liczyć na klubowy samolot.

A zapomniawszy tak na chwilę o tych wszystkich problemach, jakże my — patrioci Huty i miasta Stalowej Woli — możemy nie cieszyć się zwykłą radością kibica, że to w naszym aeroklubie mamy szybowcowego wicemistrza Polski i Jugosławii, a także najlepszego w kraju juniora w sporcie szybowcowym...





Wyżej: Lotniczy działacze Stalowej Woli oprowadzają po swoim mieście gen. bryg. pil. dra Józefa Kowalskiego — komendanta Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej. U dołu: Dzięki znacznej pomocy Huty aeroklub w Stalowej Woli będzie miał nowy port lotniczy.

Zdjęcia: archiwum i autora

— Pozytywne oceny, jakie Pan Dyrektor był uprzejmy wystawić aeroklubowi, pozwalają nam przypuszczać, że historia pomocy Huty „Stalowa Wola" dla lotnictwa sportowego będzie miała ciąg dalszy...

— Oczywiście. Aktualnie zaangażowaliśmy znaczne środki w budowę portu lotniczego, który powinniśmy mieć gotowy w połowie przyszłego roku. Trudno tu mówić o dalszych planach, bowiem uzależnione one będą od potrzeb aeroklubu oraz aktualnych możliwości Huty. W każdym bądź razie zamierzamy w najbliższym czasie zakupić samolot „Wilga", z którego również mogliby korzystać członkowie klubu. Może będziemy mogli pomóc w uruchomieniu na naszym terenie sekcji spadochronowej, w której — zważywszy niewielkie stosunkowo koszty tej dziedziny sportu lotniczego — mogłoby się znaleźć wielu pracowników Huty. Chcielibyśmy też kiedyś zobaczyć jakąś centralną imprezę lotniczą w naszym aeroklubie, jakieś mistrzostwa czy obóz rekordowy. Jeśli nasi lotnicy podejmą się organizacji takiej imprezy — na pewno im pomożemy.

Rozmawiał:

JERZY POMIANOWSKI

CHŁOPCY SPOD ZNAKU SŁOŃCA

NA początku był uboczny produkt wojny w postaci setek małych żołnierzy, partyzantów, powstańców, rozproszonych po oddziałach operacyjnych, tyłowych, leśnych. I serdeczna troska o to, by złagodzić skutki zwichniętego dzieciństwa i zapewnić im rozwój. Z tą myślą sformowano w Jastkowie pluton, a następnie Kompanię Małoletnich. Było to w grudniu 1944. Pierwszą przeprowadzkę odbyła kompania do Legnicy, a następnie w sierpniu 1948 r. przeniesiono ją do Warszawy i potraktowano jako zalążek Korpusu Kadetów.

W mury kompleksu szkolnego u zbiegu Rakowieckiej i Wiśniowej wstępowało teraz rocznie po dwustu chłopców. Sieroty, półsieroty po żołnierzach i bojownikach. Zbiedzeni, zaniedbani, obdarci. A podań napływało rocznie po kilka tysięcy, bo kadeci prezentowali się tak, że niemal każdy polski chłopiec chciał być jednym z nich.

W 1952 r. Korpus Kadetów, podległy KBW, włączono w gestię MON-u. To wtedy właśnie żółte wypustki na granatowych mundurach zostały zastąpione czerwonymi lampasami, naramiennikami i otokami. Był Korpus oczkiem w głowie wojska. To kadeci pierwsi w WP dostali galowe mundury. Baza szkoleniowa, poziom i zakres nauczania czyniły z Korpusu szkołę nie mającą sobie równej. Toteż z czasem coraz usilniej zabiegali o miejsce w Korpusie dla swoich synów wyżsi oficerowie, działacze, ludzie z wysokich stanowisk. Zelżała nieco z biegiem lat dyscyplina, która na początku była więcej niż surowa.

Ale wróćmy do wczesnej historii tej szkoły, najściślej wojskowej. Wielki znak na kadeckiej czapce, wyobrażający promieniejące półkole, przypominał, iż kadet ma emanować blaskiem cnót wszelkich. Nazywano ten znak „Słońce". Do „Słońca" prowadziły jednak jakże niesłoneczne drogi...

SŁOMKOWIE mieli w Goraju Lubelskim opinię ludzi zamożnych. Ziemię mieli niezłą, ale głównie zagroda porządnie utrzymana i dach blachą połyskujący wśród strzech opinię tę kształtowały. Paru tylko we wsi wiedziało, czym jeszcze posesja Słomków bogata. Otóż w 1939 roku, gdy przyszedł czas składania broni, Słomka był w wojsku i do Goraja przyprowadził całą swoją kompanię, aby karabinów nie rzucać gdzie bądź. Ukryto broń, amunicję, oporządzenie, aby czekały na swoją porę. W 1943 Słomka wstąpił do PPR i skontaktował się z partyzantami. Odtąd broń wyciągał po sztuce, czyścił, naprawiał razem ze stelmachem i odnosił do lasu. Do domu pod blachą nocami przychodzili partyzanci, a w dzień Niemcy i Ukraińcy na kontrole i rabunek. Po wyzwoleniu, gdy Lubelskie zaroiło się od band, fama o zamożności Słomków ściągała nowych rabusiów. Gdy w domu i w gumnie nie było już do zabrania nic — wzięli konie. Poszedł Słomka do hersztów bandy upomnieć się o zwierzęta. Zgodzili się, że odprowadzą. Ale przyszli któregoś dnia bez koni, za to z naftą i zapałkami. Kiedy wzniecili pożar, sądny dzień się zaczął, ponieważ amunicja poutykana po kątach często zapomniana, eksplodowała na wszystkie strony. Spłonął dom pod blachą i całe zbiory, bo było już po zwózce.

Zamieszkali u krewnych, a Słomka brnął w coraz to nowe u bandytów „krechy". Został sekretarzem gminnego komitetu partii. Parcelował trzy okoliczne majątki. Jednego popołudnia, a było to w lutym 1946 roku, zasiedział się w powiecie, w Biłgoraju, i późnym wieczorem wracał furmanką do domu. Wyskoczyło z zamieci uzbrojonych ludzi chyba kilkudziesięciu. Podziurawili go kulami jak sito... Zostało po zamordowanym czworo drobiazgu, z którego najstarszy Janek miał lat 10, a najmłodsza z sióstr 2 tygodnie.

Dwa lata później poradzili Słomkowej w powiecie: oddajcie chłopca do Legnicy, do kompanii. Ale akurat kompania przeistoczyła się w Korpus w Warszawie. Zjawił się tamże Janek w 1948 jako jeden z najmłodszych i najmniejszych — pewny, że pójdzie do 6 klasy. Powiedzieli mu, że po wiejskiej szkole nie da sobie w szóstej rady. Łzami rzęsistymi oblał kompromis i zasiadł w piątej. Kadet Jan Słomka. Lat dwanaście.

KOŁYSKI rodzeństwa MAGDZIAKÓW stały też w lubelskiej chacie. Ich ojciec po wyzwoleniu rzucił fach kowalski i został milicjantem. Dano mu posterunek w odległej miejscowości, tak że w domu miał bywać tylko gościem. Ale nie nasłużył się długo, ledwie do pierwszego spotkania z rodziną. Przyjechał. Bandyci najwidoczniej na to czekali. Nocą otoczyli dom. I zastrzelili milicjanta Magdziaka na oczach żony i trojga małych dzieci.

Kiedy do domu wkradła się bieda, cała trójka powędrowała do Sochaczewa, do milicyjnego domu dziecka. Zdzisław i Henryk dorastali właśnie do górnej granicy wieku obowiązującej w tym domu, gdy ogłoszono nabór do Korpusu. Kierowniczka zgłosiła obu. Dobrze było w Sochaczewie, więc protestowali zalewając się łzami. Ale kadetami zostali. 13-latek Zdzisław na długo, Henryk zaś Korpus rychło opuścił w przekonaniu, że kto jak kto, ale on w wojsku przyszłości dla siebie nie widzi.

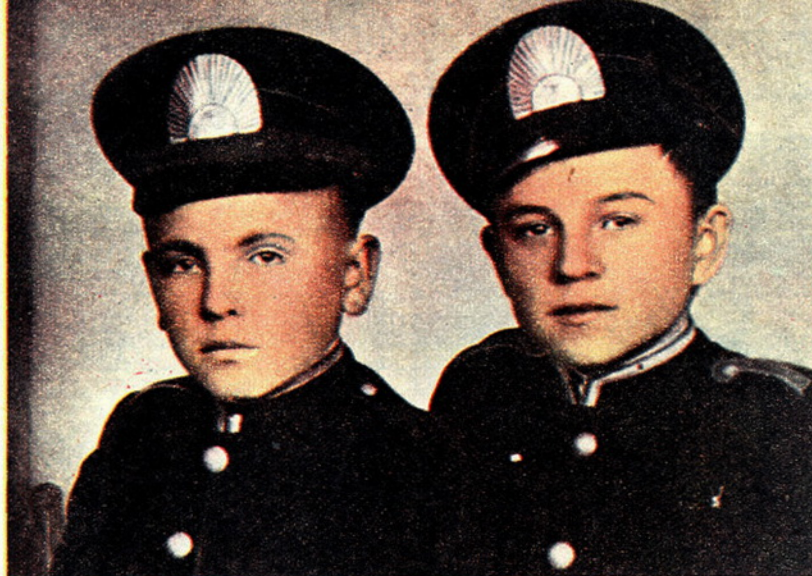
Stachyrę-ojca mieszkańcy Wierzchowisk odprowadzili na cmentarz na początku okupacji. Dwaj starsi Stachyry synowie poszli w 1944 do wojska i jeden został na zawodowego. On to najmłodszemu Mieczysławowi pokazał drogę na ulicę Rakowiecką, w szeregi kadetów.

13-letni Jurek Słowiński był w tych szeregach raczej nietypowy, ponieważ miał rodziców w komplecie. Ojciec służył w milicji, a co to w owych czasach znaczyło, o tym mówi historia Magdziaka. W dodatku skierowano ojca na Ziemie Odzyskane. Wyekspediowanie syna do Korpusu miało więc nie tylko edukację na uwadze, ale i wyjście poza strefę zagrożenia.

Z takimi biografiami przyszli.

ROCZNIK nauczania był kompanią, klasa-plutonem. W plutonach najdziwniejsza zbieranina. Jedni nie byli pewni prawdziwości swoich nazwisk, inni nie znali dat urodzenia. Ci, którzy przyszli z jednostek, obnosili między „bezstopniowymi" kolegami stopnie wojskowe, odznaczenia oraz... stygmaty wojny. Jak ów mały partyzant napiętnowany przez Ukraińców. Był w oddziale plutonowym. Kiedy dostali go bandyci, powiedzieli: no, to my cię awansujemy. I zdarli mu z głowy strzęp skóry wyciętej w kształt sierżanckiej krokiewki. Mozolnie i z miernym skutkiem przyczesywał potem włosami tę pieczęć barbarzyństwa położoną na dziecięcej głowie...

Tylko wyborna organizacja i dyscyplina nauki sprawiały, że kadeci radzili sobie z programem. Był to program zwyczajnej szkoły plus wyszkolenie bojowe, strzeleckie, musztra, taktyka dowodzenia pododdziałem. A poza tym wszystko co się w życiu przydać może: politechnizacja, sport, taniec i maniery towarzyskie, nauka jazdy rowerem, pływania i prowadzenia samochodu, fotografika i amatorskie dziennikarstwo: poznawanie kraju, spotkania z ciekawymi ludźmi, kursy szybowcowe przy letnich obozach. Żaden, najbardziej troskliwy ojciec nie byłby w stanie dać synowi tego wszystkiego. W zwierzeniach byłych kadetów uderza więc wdzięczność dla matek za rozumną,



Kadeci Jan Słomka (z prawej) i Mieczysław Borcz. Dziś obydwaj oficerowie-inżynierowie Wojsk Lotniczych. O kpt. Słomce piszemy obok. Mjr Borcz jest wykładowcą w Centralnym Ośrodku Szkolenia Specjalistów Technicznych w Oleśnicy.





Mjr inż. Zdzisław Magdziak (zdjęcie z lewej) pełni służbę w 1 PLM „Warszawa". Jego brat, także inżynier lotnictwa, jest oficerem Wojsk Lotniczych. Na zdjęciu w środku — kpt inż. Jan Słomka. Z prawej: Mjr inż. Mieczysław Stachyra.



To zdjęcie ma dziś wartość historyczną. Klasa IV B Kompanii Małoletnich w Legnicy, podczas lekcji.

Zdjęcia: J. Tobolski i archiwum.

a często wbrew sercu podjętą decyzję oddania syna z domu.

Ale wróćmy do losów Słomki, Magdziaka, Stachyry i Słowińskiego, którzy w tej samej znaleźli się kompanii.

Słomka jechał na piątkach. Matczysko, kobieta niewykształcona, wpadała czasem przywożąc nieporadne słowa zachęty. On zaś do rodzinnego Goraja pilnie jechał na każde żniwa, co do dziś czyni. Magdziak zrazu nie czuł się pewnie w mundurze, ale znalazł czułą opiekę u dowódcy plutonu por. Turka, weterana spod Lenino i ten go do równowagi ducha i dobrych ocen doprowadził. Cóż, kiedy Magdziak cherlak był i niezguła, co to o własny cień się potyka. Ale się zaciął i parę godzin dziennie spędzał na sali gimnastycznej. Już w WAT błyszczał wynikami sportowymi! A drugi Magdziak, ten co Korpus rzucił, uczynił w cywilu parę chwiejnych kroków i wrócił do wojska wstępując na WAT. Dziś stopniem, wykształceniem, specjalnością, kolorem munduru – są jak bliźniaki...

Na studia lotnicze w WAT poszła z kompanii po maturze cała duża grupa. Słowiński szedł od semestru do semestru w nimbie prymusa. Druga duża grupa wybrała latanie i została skierowana do OSL w Radomiu. Byli w tej grupie piloci Rogowski, Tokarski, Litwińczuk. Z niej się wywodzi dzisiejszy „naddźwiękowy" myśliwiec WOPK mjr Waldemar Woźniak. Była to więc kompania lotnicza w zamiłowaniach, jak mało która.

O dwóch małoletnich partyzantach Rajewiczu (był z ojcem w partyzantce na Polesiu) i Kucybale, którzy ongiś szokowali klasę stopniami sierżanta, wiadomo, że są dziś pułkownikami WP.

ALIŚCI naszą jest rzeczą mówić o losach owej czwórki.

Słomka spotkał na swojej drodze dziewczynę z podobnie tragicznym życiorysem, sierotę po działaczu okupacyjnym, organizatorze sabotażu na Woli i inicjatorze odbudowy praskiego przemysłu. Zginął w ostatnich dniach przed wyzwoleniem Warszawy, a dziewczyną do pełnoletności opiekował się Komitet Centralny PZPR. Kpt. inż. Jan Słomka jest specjalistą osprzętu i pracuje w ITWL, a jego nazwisko figurowało przed dwoma laty w prasie, w zespole wyróżnionym w konkursie „Życia Warszawy" na Mistrza Techniki. Mjr inż. Zdzisław Magdziak pełni służbę w 1 PLM Warszawa, prywatnie zaś jest ojcem dwóch udanych córek. Majorzy Słowiński i Stachyra służą w Wojskach Lotniczych.

Jacy są? Czy pamiętają o „Słońcu", o kadeckim obowiązku promieniowania dobrym przykładem?

O tym wiecie najlepiej. Wy, wśród których niegdysiejsi kadeci żyją i pracują.

Byli na wojskowym garnuszku i wychowaniu tak długo, jak już nikt po nich. Policzmy na przykładzie kpt. Słomki: 7 lat w Korpusie plus 5,5 w Akademii. W sumie ponad 12 lat rzetelnego przygotowania do służby. Mają prawo mówić o wojsku jak o swoim domu? Mają. O tamtej karcie swego życia mówią dziś tak: to była dla nas jedyna i do końca wykorzystana szansa.

O dorobku Korpusu Kadetów można dużo i różnie. Z niestatystycznych, niewymiernych pozycji tego dorobku trzeba by wspomnieć legendarną wręcz więź między jego wychowankami. Jeśli gdziekolwiek i kiedykolwiek spotkają się dwaj ludzie i uczynią odkrycie „toś ty też kadet?", to już wiadomo, że będą sobie pomagać jak bracia. Nie każdej szkole, ba, rodzinie nawet, można tego pogratulować.

ELŻBIETA POGORZELSKA

MISTRZOSTWA PEŁNE OPTYMIZMU

JERZY ZARĘBSKI



Zwycięskie załogi na podium. W środku – Zdzisław Dudzik i Aleksander Murawski, nad „dwójką" – Stanisław Babiarz i Stanisław Sójka, nad „trójką" – Władysław Gawlik i Jerzy Klajmon.

OSTATNIE samolotowe mistrzostwa Polski, które widziałem w Lesznie Wlkp., były imprezą w pewnym sensie wyjątkową. Dała ona zaangażowanemu w sprawy sportu samolotowego (i w ogóle lotnictwa) obserwatorowi wiele do myślenia, nasunęła liczne problemy, które należałoby przemyśleć i rozwiązać.

Najpierw kilka stwierdzeń ogólnych. Jestem przekonany, że z tym co napiszę, zgodzą się chyba wszyscy uczestnicy mistrzostw.

Poziom sportowy imprezy – był rzeczywiście wysoki. Wzrósł on niewątpliwie dlatego, że zawodnicy (po raz pierwszy) zostali zakwalifikowani do mistrzostw drogą eliminacji. Jak wiadomo, do Leszna przybyli: członkowie kadry narodowej (10), kadrowicze-juniorzy (3) oraz piloci, którzy zajęli poprzednio czołowe miejsca w krajowych zawodach drugoligowych (Lot Południowo-Zachodniej Polski, Rajd Dziennikarzy i Pilotów, Zimowe Zawody Lubelskie). Nie ulega wątpliwości, że ten sposób eliminacji wpłynął na ogólny poziom mistrzostw w decydujący sposób.

Regulamin – jak wszystko na to wskazuje, wykazał słuszność założeń odnośnie punktacji i zasad rozgrywania konkurencji. Przydałaby się jedynie większa precyzja określeń, ale – to już sprawa do łatwego rozwiązania. Rozszerzenie zadań radionawigacyjnych – było jak najbardziej na czasie. Ba, było to pociągnięcie pierwszorzędnej wagi, z myślą o przyszłości. Jeśli już mowa o tej sprawie, to warto by się zastanowić nad skutecznym sposobem kontroli wyposażenia radionawigacyjnego i radiowego samolotów w aeroklubach. No, a poza tym, czy nie trzeba by było energiczniej wziąć się za zorganizowane nauczanie nawigacji szerszych rzesz pilotów, szczególnie tych młodych? Myślę tu o skoszarowanych kursach. Wiem, że są od czasu do czasu takowe organizowane, ale wydaje się, że sprawy one nie rozwiązują.

Jak to przed zakończeniem imprezy sam prezes Aeroklubu PRL generał Jagiełło potwierdził, mistrzostwa zorganizowane były wzorowo. Kierownictwo zawodów, sędziowie – pracowali z wielką sprawnością i rzetelnością. Nie uchybiając ani na jotę sprawności pracy komisarzy, warto by jednak w przyszłości opracować jednolity regulamin ich pracy, coś w rodzaju instrukcji, która by spowodowała, iż działaliby oni według tej samej metody.

Opracowanie nawigacyjne tras należy ocenić jako bardzo dobre. Również – bardzo ciekawe. Zdjęcia obiektów do identyfikacji – dokonywane były z kierunku nalotu, zaś znaki wyłożono idealnie tam, gdzie one powinny być. Nie zanotowano (poza jednym jedynym niesłusznym wyjątkiem) żadnych pretensji do pomiaru czasu na punktach kontrolnych!

Z wielką przyjemnością chcę tu przypomnieć pewną piękną chwilę na mistrzostwach, tuż przed ich zakończeniem. Ostatecznie – nie zdarza się to często. Oto gdy wicemistrz na rok 1970, doświadczony pilot Stanisław Babiarz w imieniu wszystkich zawodników dziękował przewodniczącemu komisji sędziowskiej pułkownikowi w stanie spoczynku Janowi Lemieszonkowi za wzorowe przygotowanie tras nawigacyjnych i równie wzorowe zorganizowanie pracy tej komisji – wszyscy wstali jak jeden mąż i bili huczne brawa.

Wiem, z całą pewnością, że dziękowali temu człowiekowi nie tylko za to. Również za to, że dzięki niemu, dzięki jego staraniom – czuli się na mistrzostwach tak jak na żadnych innych dotychczas. Dziękowali mu za jego żelazną konsekwencję, z jaką przestrzegał zasady czystości sportowej imprezy, za to, że mogli być zawsze w stu procentach pewni słuszności jego decyzji, że sama jego obecność – gwarantowała również obecność pięknej zasady fair play'u.

No i chcieli mu, jako człowiekowi wielkiej kultury, wyrazić swą sympatię, dać znać, że go szanują za to co czyni obecnie i czynił w latach wojny, walcząc o Polskę na dalekich trasach „Mosquito". To dopprawdy budujące, wzruszające zjawisko taka jednomyślna spontaniczna opinia.



Przewodniczący komisji sędziowskiej mistrzostw, Jan Lemieszonek.

Skoro na mistrzostwach są w kierownictwie ludzie tak wielkiej wiedzy fachowej i uroku osobistego jak wspomniany wyżej Jan Lemieszonek, skoro kierownikiem imprezy jest tak doświadczony spec jak Bolesław Łabno (pełnił on również doskonale funkcje kierownika sportowego), zaś za sprawy techniczne odpowiada kolejny tak wysoko kwalifikowany fachowiec jak Witold Maciejewski – można być rzeczywiście pewnym, że impreza będzie miała wysoki standard pod każdym względem.

I tak było.

DOKOŃCZENIE NA STR. 6



Na wieży kontroli w Lesznie, w czasie konkurencji. W środku — kierownik mistrzostw Bolesław Łabno, z lewej — Barbara Przybylska (stażystka) i zawiadowca lotniska Marian Myszkowski.

DOKOŃCZENIE ZE STR. 5

Niewątpliwie do dobrej atmosfery mistrzostw przyczyniło się również coś, na co do tej pory nikt jakoś nie zwrócił dostatecznej uwagi. Komfort!

Zawodnicy, po raz pierwszy od niepamiętnych czasów, byli jak Europejczycy zakwaterowani: wygodne łóżka w przytulnych, ciepłych, zradiofonizowanych pokojach budynku Centrum, ciepła i zimna woda bez ograniczeń, wanny, prysznice. Dalej: doskonałe, wysokokaloryczne i smacznie przyrządzone posiłki. Na miejscu kawiarnia, telewizor, sala wykładowa, nowoczesna sala gimnastyczna. Jednym słowem — pobyt w warunkach i atmosferze nowoczesności i kultury.

A efekt tego?

Ludzie byli wypoczęci, uśmiechnięci, zadowoleni, pełni sił i zapału do latania.

Wszystko to wskazuje, iż mistrzostwa Polski powinny być dalej organizowane w leszneńskim Centrum. Na miejscu jest cała dobrze wyposażona baza, odpadają koszty transportu; nie trzeba „hartować sie" gdzie indziej w wilgotnych domkach campingowych, zapluskwionych hotelikach czy przewiewnych (jesienią!) namiotach, co — jak wiadomo — kosztuje na dodatek drogo.

Jestem przekonany, że fakt, iż mistrzostwa mimo trudnych warunków meteorologicznych przebiegły pod znakiem pełnego bezpieczeństwa i braku nawet jakichkolwiek przesłanek do wypadków — możemy zawdzięczać również świetnej kondycji psychicznej i fizycznej zawodników, na którą niemały wpływ miał komfort Centrum. Jestem pewien, że poprą mnie tutaj wszyscy lekarze-psycholodzy.

A więc — w Lesznie! To przecież tanio i zdrowo, bezpiecznie i przyjemnie. Tym zaś, którzy marudzą, iż grozi tutaj monotonia tras układanych z roku na rok w jednym rejonie, odpowiem słowami jednego z czołowych pilotów ostatnich mistrzostw: Trasy można tak skomponować, że będą miały zatrute życie nawet największe asy. Można je powyginać i poukładać w takie wygibasy, że niejeden dostanie oczopląsu. To nie jest problem.

Na mistrzostwach rozegrano 6 konkurencji rajdowo-nawigacyjnych, z szerokim zastosowaniem środków radiowych i radionawigacyjnych (wykorzystywanie radiolatarni jako punktu zmiany kierunku lotu i punktu kontroli czasu). Wszystkie terenowe punkty kontroli czasu pozostawały w dwustronnej łączności radiowej z załogami znajdującymi się w powietrzu.

Jak w tych stosunkowo trudnych warunkach dawały sobie radę załogi młode, mniej doświadczone? Trzeba stwierdzić, że nie miały one łatwego życia w bezpośredniej walce z załogami starszymi, otrzaskanymi w wielu powietrznych bojach. W obliczu jednak ich wysokich kwalifikacji, predestynujących do odegrania nawet głównych ról w każdych zawodach europejskich, młodzi zawodnicy tacy jak Jan Baran, czy Tomasz Wróbel spisywali się dobrze, nawiązując w większości przypadków zupełnie równorzędną walkę.

Rzut oka na wyniki kolejnych konkurencji i klasyfikację końcową wskazuje na fakt, iż mamy w Polsce grupę pilotów najwyższej jakości. Do asów zaliczyć należy bez wątpienia Zdzisława Dudzika, Stanisława Babiarza, Władysława Gawlika, Ludwika Merło, Stanisława Maksymowicza. Ci piloci są w stanie w każdej chwili wziąć udział z powodzeniem w najtrudniejszych zawodach za granicą.

Rzucające się w oczy postępy robi Janusz Pasierski, imponujący równą formą i wielką ambicją. Prorokuję, że już w przyszłym roku będzie on jednym z najmocniejszych pretendentów do mistrzowskich tytułów. Pięknie, skutecznie latali Ryszard Kasperek, January Roman i Jerzy Wyciślak. Nieustępliwie walczyli Edward Popiołek, Zygmunt Skrzypek, Jerzy Felde, Eugeniusz Stogniew, Zygmunt Starosz, Andrzej Tajchman.

Walnie do uzyskania dobrych miejsc pomogli pilotom nawigatorzy. Obok wytrawnych, otrzaskanych w wielu zawodach speców (jak np. St. Sójka, Eugeniusz Milcarz czy Jerzy Przystajko) widzieliśmy na mistrzostwach wielu ludzi zupełnie nowych, młodych, stosunkowo mało doświadczonych. Ich współpraca z bardzo doświadczonymi dowódcami załóg — dała świetne rezultaty, czego dowodem wysokie pozycje takich teamów jak Dudzik—Murawski, Gawlik—Klajmon czy Pasierski—Włodarkiewicz.

W tym miejscu nasuwa mi się taka uwaga: komu właściwie należy się tytuł mistrzowski? Sądzę, że należy się on **załodze.** Wprawdzie paragraf 3 regulaminu, w punkcie a, mówi, iż celem mistrzostw jest wyłonienie mistrza i wicemistrzów Polski (pilotów?), to jednak w tymże samym regulaminie paragraf 14 stwierdza niedwuznacznie: W mistrzostwach zwycięża **załoga,** która uzyska największą ilość punktów.

Wypada więc, dla przyzwoitości, poprawić regulamin i bez jakichkolwiek niedomówień powiedzieć, że tytuł mistrzowski otrzymuje **załoga.** Praca nawigatorów, tak ważna, musi być doceniona; ci ludzie — bez pomocy których piloci nie mogliby często uzyskać dobrego wyniku — winni mieć satysfakcję. Jestem zadowolony, że takie samo zdanie mają również najlepsi piloci, że wymienię tu choćby St. Babiarza czy J. Pasierskiego, z którymi uzgodniłem swą opinię w tej sprawie. Inni — też się chyba zgodzą na takie rozwiązanie.

Nie wyczerpałem tu, bynajmniej, wszystkich problemów związanych z mistrzostwami Polski. Nic np. nie pisałem jeszcze o mapach (sprawa wręcz gardłowa), wyposażeniu klubów w zegarki, sprawie samolotów zapasowych na imprezie i kilku innych, ale... strona się kończy. I ja muszę kończyć.

Chciałbym tylko, pełen satysfakcji, powołać się na słowa generała Władysława Jagiełły, wypowiedziane na spotkaniu z zawodnikami w Lesznie, w dniu 17 października. Generał pochlebnie wyraził się o poziomie mistrzostw. To cieszy i napawa optymizmem, że mamy pilotów i nawigatorów dobrze wyszkolonych, przygotowanych do wzięcia udziału w zawodach za granicą. Nie będziemy się bowiem — jak wszystko na to wskazuje — zasklepiać na własnym podwórku.

JERZY ZARĘBSKI

Aleksandrowi Murawskiemu, nawigatorowi Zdzisława Dudzika, pomógł do zwycięstwa jego misio, śliczna maskotka (siedzi na mapie). Aleksander jest pilotem samolotowym (wylatał 485 godzin) od 1966 roku, szybownikiem ze złotą odznaką z trzema diamentami (zaczął się szkolić w r. 1956, wylatał 700 godzin), skoczkiem spadochronowym i byłym modelarzem, od r. 1952. Ma w swym dorobku m. in. tytuł drugiego wicemistrza samolotowego Warszawy (1970 r.) Mistrzostwa Polski były jego piątymi z kolei zawodami. Jest wychowankiem Zdzisława Dudzika.



Zdjęcia: Stanisław Jaśko i autora



January Roman (z prawej) i Jerzy Śmielkiewicz — to załoga, która miała najlepszą łączność radiową z ziemią. Niżej: Jerzy Martyniec (z prawej) i Bernard Wolny z Grudziądza, zajęli 20 miejsce.



Główny budynek Centrum, z charakterystyczną wieżą kontroli ruchu.



Jednego z mglistych, nielotnych dni zawodnicy pracowali przy odchwaszczeniu nowo budowanej alei w Centrum.



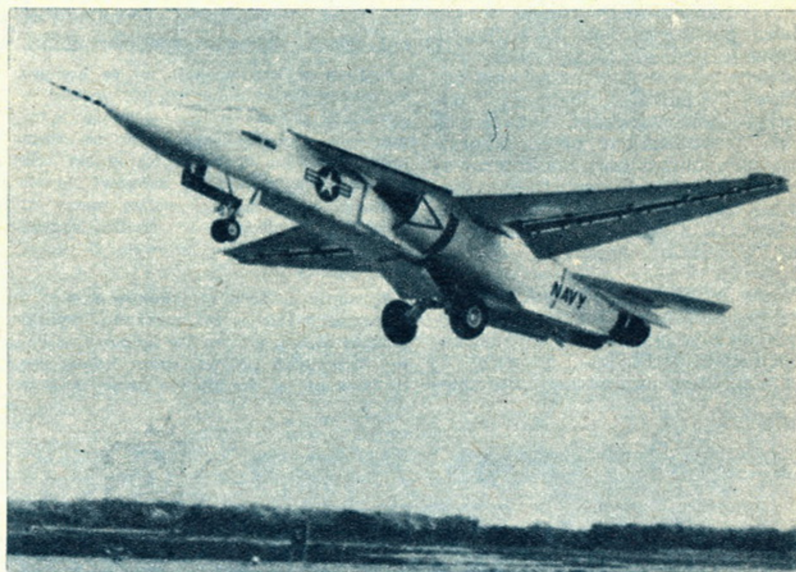
REKLAMA I RZECZYWISTOŚĆ SAMOLOTU F-111

GDY sięgniemy do zachodnich publikacji wojskowych z lat 1960—65, to okaże się, że założenia programowe samolotów typu F-111 wskazywały, iż jest to jedno z najbardziej ambitnych przedsięwzięć sił powietrznych Stanów Zjednoczonych na całe dziesięciolecie. Samolot ten miał być rewelacją w dziedzinie techniki lotniczej i możliwości jej zastosowania w wojnie. Na programie samolotów F-111 oparto głównie perspektywiczny plan uzbrojenia amerykańskich sił powietrznych w nowy sprzęt na lata siedemdziesiąte.

Obecnie, gdy samoloty tego typu wchodzą na uzbrojenie, warto poświęcić im parę słów, gdyż treść tego artykułu może częściowo uogólnić prawie całą zachodnią technikę wojskową, która jest prezentowana w sposób specyficzny. Specyfika ta polega na celowo dokonywanej deformacji jej rzeczywistego obrazu przez zachodnich specjalistów od tzw. wojny psychologicznej. Cel tej deformacji jest prosty — wywołać już w okresie pokoju bojaźń, a nawet strach wśród ludności cywilnej i żołnierzy przeciwnika przed „nieograniczonymi" możliwościami zachodniego sprzętu bojowego. Metoda działania też jest prosta — masowa publikacja „rewelacyjnych" projektów, prototypów i seryjnych egzemplarzy czołgów, samolotów itd., z załącznikami wygórowanych możliwości bojowych. Dalej — specjaliści od wojny psychologicznej liczą na zwykłą ludzką ciekawość, „naukowe" dociekania i nieudolne oraz prymitywne konfrontacje realnych możliwości naszego sprzętu z „rewelacyjnymi" możliwościami zachodniego.

Rezultat takich porównań stanowi bazę, na której może tylko narastać fascynacja zachodnią techniką bojową oraz pesymizm i niewiara we własną broń. A to jest właśnie cel działania zachodniego frontu wojny psychologicznej, skierowanego przeciwko państwom obozu socjalistycznego.

Wróćmy jednak do programu samolotów F-111, gdyż jest on klasycznym przykładem nierealnych założeń i przypisywanych mu wartości, którymi przez wiele lat szarżowano na łamach zachodnich periodyków wojskowych. Teraz, gdy samolot F-111 po wielu perypetiach jest wprowadzany na uzbrojenie, nie towarzyszy temu procesowi głośna reklama. Raczej czyni się to możliwie najciszej.

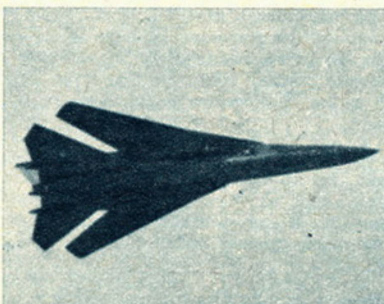


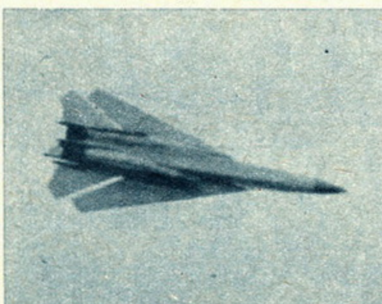
CO POZOSTAŁO Z WIELKIEGO PROGRAMU?

Stany Zjednoczone podejmując program budowy samolotów F-111 liczyły, że przynajmniej częściowo rozwiążą problem standaryzacji sprzętu lotniczego, który ma bardzo ważne znaczenie ekonomiczne i wojskowe. Generalnie założono, że samolot F-111 wejdzie masowo na uzbrojenie amerykańskiego lotnictwa taktycznego, morskiego (pokładowego), a nawet strategicznego. Zakładano też, że samoloty tego typu zakupi wiele państw kapitalistycznych dla swoich sił powietrznych. Seryjna produkcja tych samolotów miała sięgać 2 000 sztuk.

Z tych niewątpliwie imponujących założeń programowych — na dzień dzisiejszy niewiele pozostało. W pierwszej kolejności zrezygnowało z samolotu F-111 amerykańskie lotnictwo morskie. Lotnictwo strategiczne, które miało zgodnie z planem otrzymać 210 sztuk tych samolotów, realizuje obecnie z wielkimi zastrzeżeniami i oporami plan wprowadzenia do linii tylko około 80 samolotów.







U góry z prawej: Prototyp samolotu F-111 B w wersji przeznaczonej dla marynarki USA. Powyżej: Samolot F-111 podczas pokazów na lotnisku Le Bourget demonstruje zmienną geometrię skrzydeł. U dołu: F-111 z charakterystycznym malowaniem ochronnym.

Lotnictwo taktyczne, którego park samolotowy został poważnie przetrzebiony w działaniach w Indochinach, odczuwa szczególne braki w samolotach. Liczyło ono, że otrzyma nowy "garnitur" na lata siedemdziesiąte w postaci największej partii, bo aż około 1 500 sztuk samolotów F-111. Realizowany obecnie program zakłada wprowadzenie na uzbrojenie tylko około 500 samolotów.

Z wielu państw, które — początkowo zafascynowane przedstawionymi im przez Stany Zjednoczone możliwościami samolotu F-111 — z upływem czasu zmniejszały swoje zainteresowanie tym samolotem, tylko W. Brytania i Nowa Zelandia podpisały umowy na zakup odpowiedniej ilości F-111. Wielka Brytania zorientowawszy się jednak w nikłej wartości bojowej tych samolotów, wolała zapłacić parę milionów dolarów z tytułu odstąpienia od umowy, niż wprowadzać na uzbrojenie „najnowocześniejszy" samolot amerykańskiej konstrukcji. Nowa Zelandia czyniła, wszystko, aby postąpić na wzór brytyjski, lecz jej pozycja w stosunku do Stanów Zjednoczonych jest znacznie słabsza. Dlatego zmuszona jest do częściowej realizacji zawartej umowy.

Rezygnacja z samolotów F-111 jest głównie następstwem ich ograniczonych możliwości, odbiegających zasadniczo od założonych, które tak szeroko i przez wiele lat reklamowano w zachodnich publikacjach.

Niektóre dane samolotu F-111

	Zakładane	Osiągnięte*)	
Maksymalny ciężar startowy	31 312 kG	37 372 kG	31—31 750 kG**)
Maksymalna prędkość na dużej wysokości	2,5 — 3,0 Ma	2,2 Ma	2,5 Ma
Maksymalny zasięg	7 745 km	5 096 km	6 100 km

*) Dane wg. Herald Tribune — 1970.
**) Wg. Janes'a 1970 r.

DWA OBRAZY MOŻLIWOŚCI BOJOWYCH

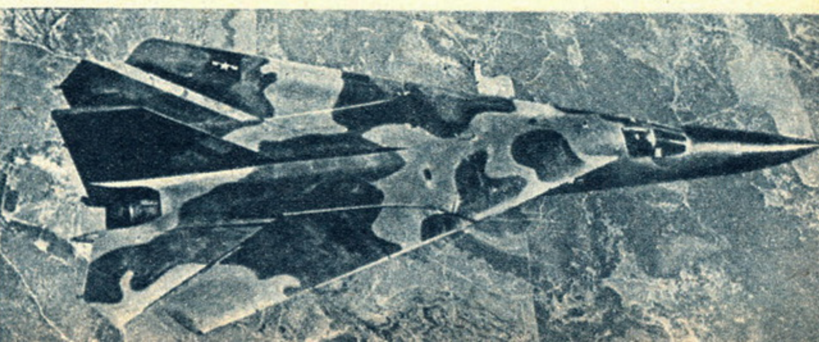
Wszyscy, którzy interesują się zachodnią techniką, powinni zdawać sobie sprawę z tego, że ma ona rzeczywiście dwa różniące się od siebie zasadniczo obrazy. Pierwszy to ten, który otrzymuje się wówczas, gdy się ją śledzi w periodykach zachodnich z całkowitym zaufaniem i wiarą w prawdziwość ich treści, a więc patrzy się na nią przez różowe okulary. Ten obraz stara się Zachód zaprezentować głównie społeczeństwu państw socjalistycznych w wiadomym celu, a także państwom kapitalistycznym dla utrzymania ich w przekonaniu o amerykańskim „prymacie" w dziedzinie techniki wojskowej na świecie.

Drugi obraz tej techniki jest skrzętnie ukrywany. Jest on bardziej zbliżony do rzeczywistości, a przeznaczony jest dla tych, co władają amerykańską bronią. Ich nie można zbytnio „czarować", co jednak nie wyklucza tego, że często są rozczarowani.

W odniesieniu do samolotów F-111 pierwszym poważnym sygnałem nierealnych założeń ich wartości bojowej była próba zastosowania ich w Wietnamie. Eskadra w składzie 6 samolotów F-111, skierowana do działań przeciwko DRW, w krótkim czasie straciła 50% swego stanu. Rezultat — zawieszenie lotów bojowych i cichy powrót do Stanów Zjednoczonych. Okazało się na rzeczywistym polu bitwy, że samoloty, które w tubach amerykańskiej propagandy miały pokonywać każdą, nie tylko współczesną, ale też perspektywiczną obronę powietrzną, są bardzo wrażliwe na przecież nie najnowocześniejszą obronę DRW.

Samolot F-111 miał być nie tylko rewelacyjny pod względem możliwości bojowych, lecz również ceny. Początkowo cenę tego samolotu określono na ok. 4 miliony dolarów. W 1968 roku wymagano od Wielkiej Brytanii już 7 milionów. Na wiosnę 1970 roku suma ta wzrosła do 15—16 milionów za jeden samolot.

Mjr dypl. EDWARD WÓJCIK





ALPEJSKI TURNIEJ SPADOCHRONOWY

(5)

TADEUSZ MALINOWSKI
Korespondencja własna z Jugosławii

BLED 70

Po przedstawieniu przebiegu mistrzostw pora na ich ocenę i uwagi. Przede wszystkim sprawa najważniejsza: organizacja tak wielkiej imprezy wymaga odpowiedniego przygotowania administracyjno-technicznego. Od doboru personelu, jego kwalifikacji, a głównie podziału pracy zależy powodzenie i sprawność rozegrania zawodów. Organizator mistrzostw powierzył wiele zagadnień związanych z ich powodzeniem przedsiębiorstwom usługowym (np. zakwaterowanie, wyżywienie, transport), sam natomiast zajął się stroną sportową zawodów. Ta z kolei rzutuje na przebieg i poziom mistrzostw.

Mimo ogromnego wkładu pracy, wysiłku personelu, dużych sum pieniężnych przeznaczonych na mistrzostwa świata w Bledzie, imprezę tę pod względem organizacyjnym należy uznać za przeciętną, a samo jej przeprowadzenie — na poziomie średnim. Moja ocena podobna jest do opinii wielu zawodników zagranicznych, którzy uczestniczyli przed dwoma laty w mistrzostwach świata w Austrii. Uważają oni zgodnie, że tegoroczne zawody nie osiągnęły wyższego poziomu organizacyjnego niż miał miejsce w 1968 r. Ogółem rozegrano 3 konkurencje.

W konkurencji pierwszej (4 skoki z wysokości 1 000 m na celność lądowania) wszyscy skoczkowie, z małymi wyjątkami, reprezentowali dobry poziom zawodniczy. Stąd też zajęcie poszczególnych miejsc uzależnione było od warunków atmosferycznych, w jakich wykonywano skoki. Biorąc pod uwagę specyfikę tych warunków a przede wszystkim zmianę kierunków wiatru w czasie jednego wylotu, wyniki uzyskane należy uznać za bardzo dobre. Pod względem sportowym konkurencję rozegrano właściwie. Zastrzeżenia budziły postanowienia komisji sędziowskiej. Zgłoszono wiele protestów. Zawodnicy polscy, zarówno z drużyny kobiecej jak męskiej uzyskali w tej konkurencji bardzo dobre wyniki sportowe. Dysponowali oni zresztą dobrymi spadochronami.

Ogółem w konkurencji tej 54 kobiety wykonały 216 skoków. Na 103 wyniki — uzyskane poniżej metra — 19 to lądowanie w środku krzyża (0,00 m). Poza kołem siadano 21 razy. Natomiast 129 mężczyzn wykonało 516 skoków. Na 240 lądowań w granicach poniżej metra 81 zawodników siadało w środku krzyża (0,00 m). Poza kołem lądowało 62 skoczków.

W sumie spośród 832 skoków kobiet i mężczyzn tylko w 343 uzyskano wyniki poniżej metra, w tym 100 lądowań w celu. Wszystkich lądowań poza kołem było 83. Stąd też średnio co ósmy skok w tej konkurencji był w celu (0,00 m), a co dziesiąty poza kołem. Brzmi to paradoksalnie.

Druga konkurencja (akrobacja spadochronowa — 3 skoki z wysokości 2 000 m) w sposób zdecydowany wpłynęła na zmianę wyników uzyskanych po skokach na celność lądowania.

Akrobacja to niewątpliwie sztuka, którą zawodnicy nie tak łatwo sobie przyswajają. Stąd też jej przeciętny poziom na mistrzostwach świata wzrasta dość wolno. Najwyższy poziom w Bledzie zaprezentowali zawodnicy Związku Radzieckiego, Czechosłowacji, Bułgarii, USA i Polski. Konkurencję tę pod względem organizacyjno-sportowym przeprowadzono najgorzej. W trakcie akrobacji oraz po jej zakończeniu padło wiele zastrzeżeń pod adresem komisji sędziowskiej. Składano protesty. Komisja ta zresztą pracowała trochę chaotycznie. Wyniki z tej konkurencji przekazywano z dużym opóźnieniem.

W akrobacji brały udział 52 zawodniczki. Wykonały one 156 skoków. Spośród nich tylko 38 oceniono czas poniżej 10 sekund, w tym 7 poniżej 9 sekund. Natomiast 18 uczestniczek akrobacji przekroczyło czas 16 sekund (granica czasu punktowanego). Spośród 384 skoków mężczyzn, 159 wykonało akrobacje w czasie poniżej 10 sekund, w tym jedynie 20 poniżej 9 sekund. Ogółem 75 zawodników przekroczyło czas 16 sekund.

Na 540 skoków akrobacji kobiet i mężczyzn jedynie 197 wykonano w czasie poniżej 10 sekund. W 93 skokach zawodnicy przekroczyli czas 16 sekund. Stąd też średnio co 6 skok w akrobacji był spudłowany.

Konkurencję trzecią (3 skoki grupowe z wysokości 1 000 m na celność lądowania) rozegrano w dość trudnych warunkach pogodowych. Wiatr — przeciwnik nr 1 zawodnika spadochronowego — w stosunkowo krótkim czasie zmieniał kierunek o 180 stopni. Zmiana warunków atmosferycznych następowała od dołu ku górze, a nie odwrotnie. Dlatego też uzyskane wyniki w tej konkurencji można uznać w wielu przypadkach za szczęściarskie. Niemniej jednak w konkurencji tej zdobyto dość dobre wyniki w lądowaniu na cel.

40 zawodniczek (10 drużyn kobiecych) wykonało łącznie 120 skoków (69 lądowań poniżej metra, w tym 15 w celu). Jedynie 7 spadochroniarek siadało poza kołem. Natomiast 100 zawodników (25 drużyn męskich) przeprowadziło 300 skoków (175 lądowało poniżej metra, w tym 63 w celu!) Tylko 14 skoczków znalazło się poza kołem.

Łącznie na 420 skoków kobiet i mężczyzn, 244 to lądowania poniżej metra. Wśród nich aż 78 w celu. Poza kołem lądowało 21 zawodników. Średnio co drugi skok poniżej metra i co piąty w celu!!!

Po przedstawieniu powyższych faktów można stwierdzić, że przeciętny poziom celności lądowania na tegorocznych mistrzostwach świata, w porównaniu do poprzednich, wyraźnie się polepszył. Świadczy o tym liczba lądowań poniżej metra i lądowań w celu. Tych ostatnich było 178. Lądowania na cel, z małymi wyjątkami, nie sprawiają zawodnikom trudności. Pod względem taktyki osiągnięto już wysoką doskonałość. Przygotowanie do skoków zarówno pojedynczych jak i grupowych na celność lądowania należy ocenić na więcej niż dobre.

Akrobacja spadochronowa jest dla wielu zawodników nadal sztuką trudną do opanowania. Ale i w tej dziedzinie uczyniono duży krok naprzód. Coraz bardziej widoczne jest skracanie przeciętnego czasu wykonywania akrobacji. Coraz więcej zawodników wykonuje ją w czasie poniżej 9 sekund. Szybkie, płynne i czyste wykonanie wiązanki — a takich wiele prezentowano — wywołują nie tylko uznanie dla samych wykonawców, ale również dla trenerów, którzy kierowali szkoleniem i treningiem skoczków.

Na tegoroczne zawody co najmniej pięć ekip przyjechało po tytuły mistrzów świata. Walka sportowa o te tytuły była niezwykle zacięta.

Wśród kobiet trzy pierwsze miejsca zdobyły:

Marie-France BAULEZ (absolutna mistrzyni świata), spadochroniarka francuska, urzędniczka, uczestniczyła po raz drugi w mistrzostwach, wykonała dotychczas ponad 1 200 skoków; ładna, wesoła, z niesfornym lokiem spadającym z czoła. „Przeżywam najpiękniejszy dzień w moim życiu" — powiedziała po zejściu z podium.





Na zdjęciu wyżej: Trzecie miejsce drużynowe w klasyfikacji kobiecej na tegorocznych mistrzostwach świata zajęły spadochroniarki Bułgarii. Z prawej: Czołowi skoczkowie świata, stoją od lewej: Wiaczesław Szarabanow (ZSRR, 3 miejsce), absolutny mistrz świata Aleksiej Jaczmieniew (ZSRR), Józef Pospichal (CSRS), absolutny wicemistrz świata.

Wala Zakorecka (absolutna wicemistrzyni świata), zawodniczka radziecka, brała udział po raz pierwszy w mistrzostwach świata, zatrudniona w produkcji, skacze od 1962 roku, wykonała dotychczas 2 130 skoków; wysoka, szczupła, blondynka, trochę zażenowana, lubiąca muzykę i teatr. Chętnie czyta książki i uwielbia sport spadochronowy.

Carol Brand (trzecie miejsce wśród kobiet), Kanadyjka, specjalistka od maszyn liczących, uczestniczy po raz drugi w mistrzostwach, skacze od 1962 roku, wykonała ogółem 978 skoków; zamyślona, ale dość często uśmiechnięta, marzy o dalekich podróżach.

Wśród mężczyzn trzy pierwsze lokaty uzyskali:

Aleksiej Jaczmieniew (absolutny mistrz świata), skoczek radziecki, z zawodu inżynier konstruktor, uczestniczy po raz pierwszy w mistrzostwach świata, skacze od 1956 roku, ogółem wykonał 3 242 skoki, ma uprawnienia instruktora spadochronowego. Niskiego wzrostu, małomówny, ale dowcipny.

Jozef Pospichal (absolutny wicemistrz świata), pracownik umysłowy, skoki wykonuje od 1958 roku, ogółem na na swym koncie ponad 3 000 skoków, w mistrzostwach startował po raz pierwszy. Przystojny, podobający się kobietom, uprawia sport dość wszechstronnie. Interesuje go fotografika, jest filmowcem amatorem, chętnie bierze kamerę i filmuje.

Po tak krótkiej charakterystyce najlepszych skoczków świata wypada zaprezentować czołowe drużyny.

Kobiety:

Czechosłowacja (absolutne mistrzynie świata). Zespół odmłodzony, zgrany, rywalizujący o punkty z zawodniczkami radzieckimi. Na wyróżnienie zasługuje wieloletnia reprezentantka Zdena Zarybnicka.

Związek Radziecki (absolutne wicemistrzynie świata). Zawodniczki doskonale przygotowane do najtrudniejszych skoków, wysportowane. Na czoło wysuwają się dwie spadochroniarki: Wala Zakorecka oraz Ola Chmielnicka.

Bułgaria (miejsce trzecie). Drużyna mieszana (doświadczone spadochroniarki z tak zwanym stażem zawodniczym i młode zdobywające doświadczenie), bardzo ambitna, walcząca z poświęceniem o każdy centymetr drużynowo. Spadochroniarka nr 1 to Żena Gawriłowa.

Francja (miejsce czwarte). Młoda drużyna, charakteryzowała się dobrym przygotowaniem, zaciętością i silną wolą zwycięstwa. Najlepsza oczywiście mistrzyni świata Marie-France Baulez.

Polska (miejsce piąte). Zespół, który zasługuje na podziw i uznanie. Takie „babki" można szukać na świecie z przysłowiową świecą. Dwie – Krystyna Ligocka i Regina Jeske – to młodziutkie matki zaledwie kilkumiesięcznych pociech, trenowały z uporem i poświęceniem. Pozostałe dwie zawodniczki – Anna Kwaśnik i Janina Zwierzchowska – włożyły dużo wysiłku aby sprostać zadaniom, które ich czekały. Najlepsze wyniki uzyskała Janina Zwierzchowska.

Mężczyźni:

Czechosłowacja (absolutni mistrzowie świata). Zespół podobnie jak i kobiecy bardzo dobrze przygotowany do zawodów przez Jaroslava Jehlickę, mistrza świata z 1956 roku (ma on aktualnie ponad 5 000 skoków). Drużyna zgrana, opanowana, świetnie skacząca. Najlepszy z niej – Jozef Pospichal.

Związek Radziecki (absolutni wicemistrzowie świata). Drużyna odmłodzona, walcząca bardzo ambitnie. Na wyróżnienie zasługują: Aleksiej Jaczmieniew i Wiaczesław Szarabanow.

Kanada (miejsce trzecie). Zespół ten pokonał w pojedynkach sportowych przed mistrzostwami świata drużynę USA. Trzon zespołu, to ludzie młodzi, pełni entuzjazmu do sportu który uprawiają. Zaimponowali wielu ekipom osiągniętymi wynikami sportowymi. Najlepszy zawodnik Thomas Mc Carthy.

NRD (miejsce czwarte). Drużyna przygotowana dobrze w celności lądowania, słabiej w akrobacji, wykazała dużo zaciętości sportowej i woli zwycięstwa. Prześladował ją jednak pech. Czołowy zawodnik zespołu Wolfgang Rieding.

USA (miejsce piąte). Zespół pretendujący do tytułu mistrzowskiego, doskonale przygotowany i wyposażony. Gdyby nie kilka dosłownie pechowych skoków (zmiana warunków pogodowych) podział miejsc w tabeli byłby inny. Czołowy zawodnik drużyny Donald Rice, spadochroniarz, który jak sam twierdzi nie wie, ile wykonał skoków (wtajemniczeni – twierdzą, że ponad 1 200).



Polskie spadochroniarki wywalczyły na mistrzostwach 5 miejsce w klasyfikacji drużynowej kobiet. Stoją od lewej: Krystyna Ligocka, Anna Kwaśnik, Regina Jeske i Janina Zwierzchowska.


Czołowe spadochroniarki świata. Stoją od lewej – Carol Brand (Kanada, 3 miejsce), absolutna mistrzyni świata Marie France Baulez (Francja) i Wala Zakorecka (ZSRR), absolutna wicemistrzyni świata. Zdjęcia autora

Sędziowanie. Niektórzy sędziowie nie grzeszyli bezstronnością. Oceniali tendencyjnie, szczególnie akrobację a także skoki na celność. Pokutuje zasada, że zawodników swego kraju zawsze ocenia się najwyżej. Kwalifikacje sędziów i ich przydatność winna sprawdzać specjalnie powołana komisja międzynarodowa. Należałoby wprowadzić przyrządy pomiarowe rejestrujące akrobację spadochronową. W ten sposób odciąży się sędziów i uniknie wielu tragicznych pomyłek.

Jak wypadła ostatecznie nasza ekipa? Gdyby policzyć zdobyte punkty w pierwszej konkurencji, które nam skreślono, nasi chłopcy mieliby co najmniej trzy medale brązowe. A tak zajęli dalsze miejsca. Do mistrzostw przygotowani zostali bardzo dobrze. Uczestniczyli w trzech obozach przygotowawczych. Mieli dobre spadochrony (PTCH-7, PTCH-8 i Olimpic). W akrobacji, gdyby uzyskali oceny zgodne z wykonaniem, zajęliby zespołowo trzecie miejsce na świecie, a tak musieli zadowolić się czwartym. Polska ekipa prezentowała się pod każdym względem dobrze: zdyscyplinowana, towarzyska, ciesząca się sympatią innych ekip.

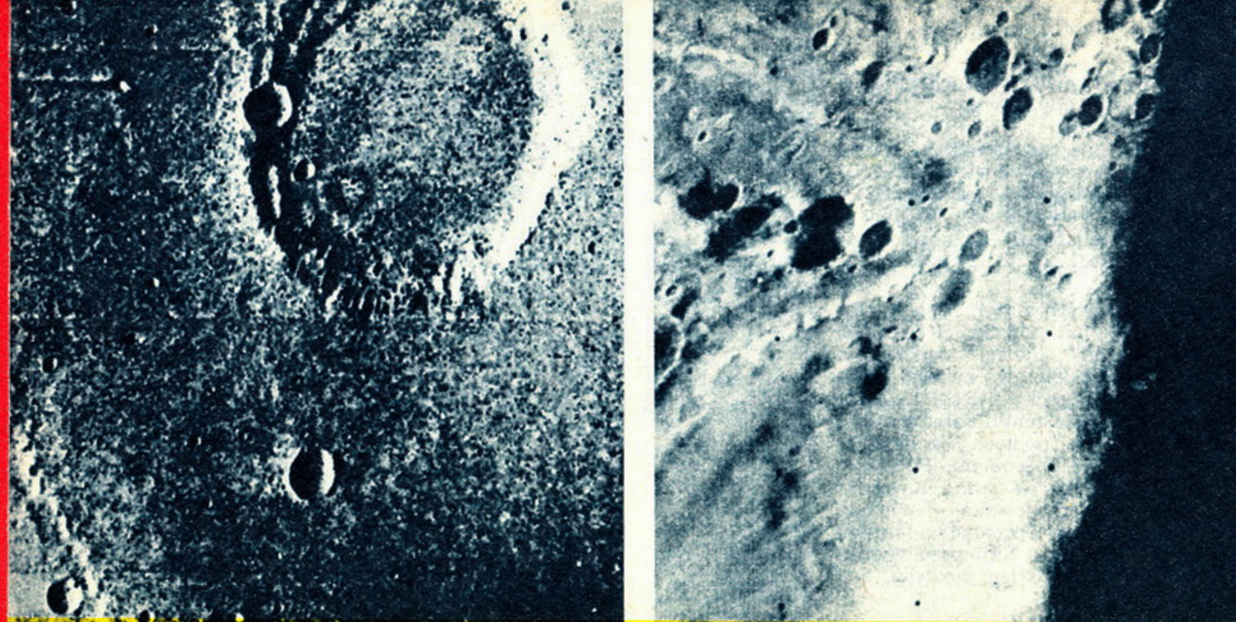
Trener Bolesław Gargała powiedział mi: „Jak nigdy byliśmy tak dobrze przygotowani. Za to, że znaleźliśmy się na dalszych miejscach, nie możemy winić zawodników. Zrobili wszystko co do nich należało. Jestem zadowolony z wyników (oczywiście nieoficjalnych), jakie uzyskali nasi skoczkowie".

Na mistrzostwach nie zaprezentowano całkowicie nowych spadochronów. Zawodnicy startowali na znanym już sprzęcie, względnie ulepszonym. Dominowały głównie trzy typy spadochronów; Para Commander, PTCH i Olimpic.

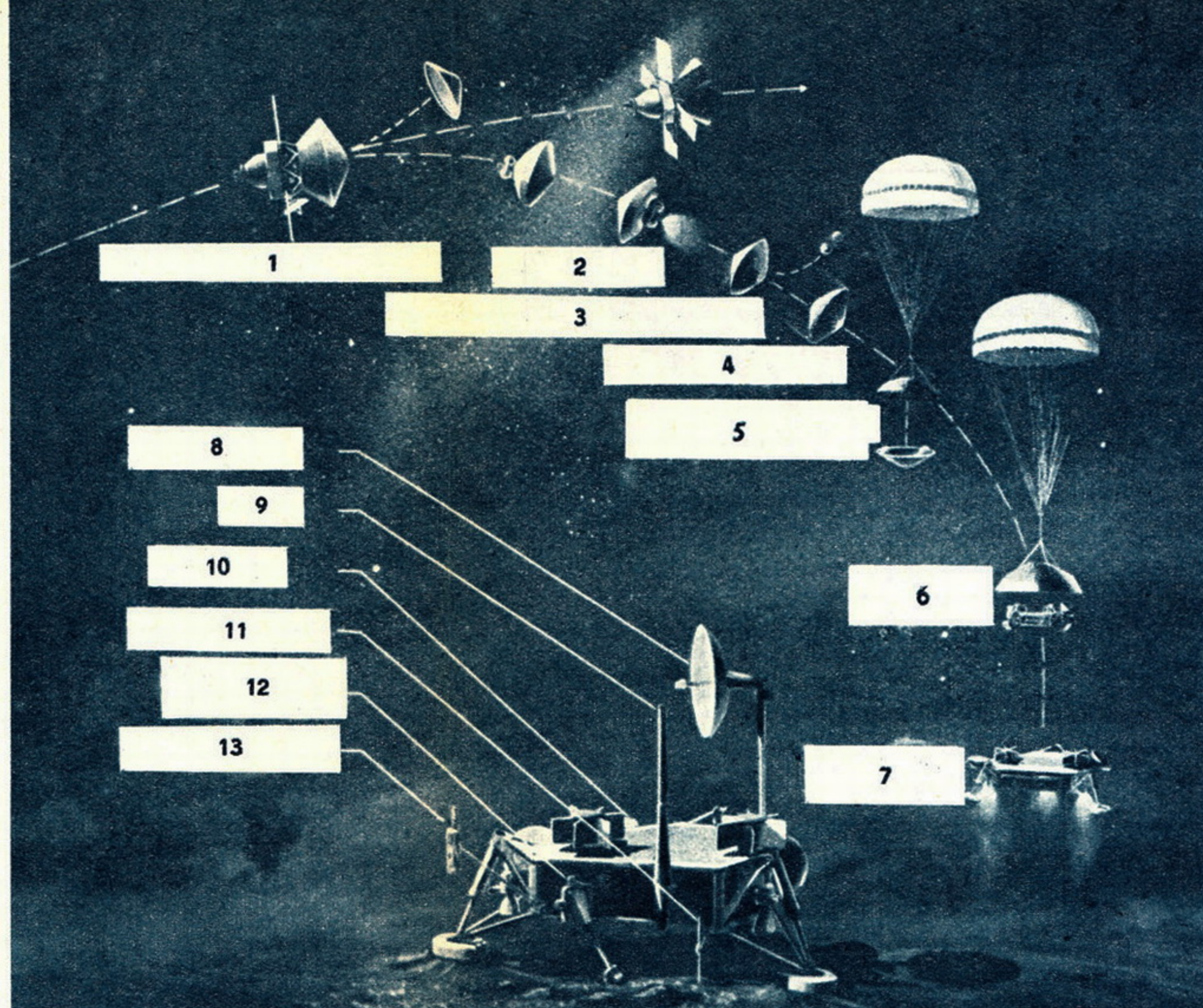
Zakwaterowanie zawodników – dobre; wyżywienie – z wyjątkiem śniadań – dobre; transport – działający różnie, raz bardzo sprawnie, innym razem źle, propaganda – dobra; biuro prasowe – operatywne, biuletyny – dostateczne, ograniczające się jednak głównie do informacji o warunkach pogodowych oraz wyników: atmosfera sportowa – dostateczna, warunki atmosferyczne – niespotykane (niepomyślne) na poprzednich mistrzostwach świata; wyniki poszczególnych konkurencji przekazywane dość szybko z wyjątkiem akrobacji; wycieczki – jedna do Ljubljany.

Mistrzostwa świata są szkołą, którą nie każdy może ukończyć z dobrym wynikiem. Stawiają tam surowe, często bezwzględne oceny. Stawiają je wszystkim: zawodnikom, sędziom, trenerom i kierownikom ekip. My, Polacy, nauczyliśmy się wiele.

MARS CORAŹ MNIEJ TAJEMNICZY



Wyżej: Mars sfotografowany z odległości ok. 4 000 km. Widoczny jest krater o tarasowych zboczach. Podstawa zdjęcia — ok. 50 km. Biegun północny planety znajduje się po prawej. Z prawej: Obszar pokrywy lodowej na południowym biegunie Marsa oraz sam biegun. Widoczne są różne kratery. U dołu: Mars sfotografowany z odległości 537 000 km.



IMIENIEM boga wojny nazwali Grecy tę jasną planetę o wyrafinowanie krwawym blasku. Od dawna zwracała na siebie uwagę i była przedmiotem różnorodnych spostrzeżeń przez tysiące lat. W ciągu ostatnich wieków kilkakrotnie wzbudzała powszechne zaciekawienie, przyczyniając się do ważnych odkryć i astronomicznych uogólnień.

Spośród trzech fundamentalnych praw ruchu planet, pierwsze głosi: planety krążą po elipsach, przy czym w jednym z ognisk elipsy znajduje się Słońce. Opracowując dokonane przez Tycho de Brahe, niezwykle dokładne jak na owe czasy, obserwacje położeń Marsa — po żmudnych obliczeniach Jan Kepler rozpoznał jego drogę dookoła Słońca jako orbitę eliptyczną. Miał szczęście, że zajął się właśnie obiegiem Marsa: gdyby wybrał za podstawę swych badań Jowisza albo Wenus — nieznaczne odkształcenie ich torów od linii kołowej uszłoby jego uwagi.

Dobiega sto lat, odkąd odkrycie kanałów przez Giovanniego Schiaparellego rozpętało istną burzę domysłów na temat życia mogącego uświetnić ten wielki, suchy kontynent, jakim jest powierzchnia Czerwonej Planety. Potem przyszły (zapoczątkowane przez Gabriela Tichowa) badania „mórz" podejrzewanych o wegetację roślinną, komentowanie sensacyjnych, ponad wszelką wątpliwość autentycznych silnych rozbłysków — aż do poszukiwania innych dowodów działalności Marsjan (chociażby hipoteza Kazancewa w sprawie meteorytu tunguskiego, albo Szkłowskiego o sztucznym pochodzeniu księżyców Marsa).

Dlatego nie łudźmy się, że nowe obserwacje dokonane z Ziemi pozwolą pewnego dnia rozstrzygnąć wątpliwości. Zanim jednak zdobywcze kroki człowieka odbiją się echem od marsjańskich skał — wykryjemy tamtejsze życie, jeśli ono istnieje.

Żadna eksloracyjna wyprawa w Kosmos nie odbyła się bez poprzedzającego ją rekonesansu. Dotyczyło to zarówno lotu Gagarina, jak i lądowania na Księżycu. Orientacyjnie planowana za 10 lat wyprawa astronautów na Marsa nie wyłamie się z tej żelaznej reguły.

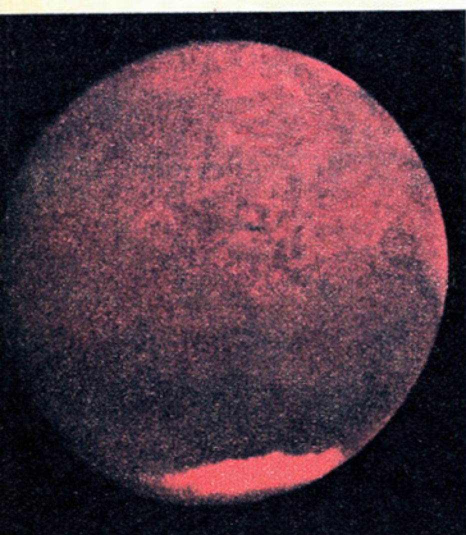
Zaczęto już od kilku lat realizować ten program: sondy wysyłane na wstępny zwiad zbliżyły się znacznie do Czerwonej Planety, dostarczając licznych danych nieosiągalnych dla klasycznych badań w ziemskich obserwatoriach. Jednak nawet wyjątkowo ostre zdjęcia przekazane z pokładu „Marinerów" nie rozstrzygnęły kwestii najbardziej nas emocjonującej: występowania tam życia.

Ta rola ma przypadać w udziale większym próbnikom programu „Viking" z serii „Voyager". Lot pierwszego z nich jest przewidziany na 1973 r. Obiekt o masie rzędu 10 ton zrzuci na powierzchnię planety pojemnik o masie około 3 ton, a sam stanie się satelitą Marsa. Aparatura badawcza ma mieć masę 200 kg w lądowniku i tyleż w części satelitarnej. Szybkość przesyłania informacji i niezawodność transmisji obrazów będzie znacznie większa niż w „Marinerach".

Co uzasadnia nadzieję, że już to pierwsze wylądowanie może rozstrzygnąć czy Mars jest areną życia?

Podstawowym zadaniem programu „Viking" będzie właśnie eksperyment biologiczny. Jeszcze nie zostało ustalone, jaki typ aparatury posłuży do tego celu: przewiduje się wykorzystanie dwóch niezależnych metod, aby wzmóc szansę pełnego sukcesu.

Najwcześniej omawianym projektem było użycie aparatury mikrotelewizyjnej. Sama myśl jest wyjątkowo prosta: stosując kombinację mikroskopu i kamery telewizyjnej przekazuje się obrazy licząc się z możliwością zidentyfikowania na nich jakichś drobnoustrojów.

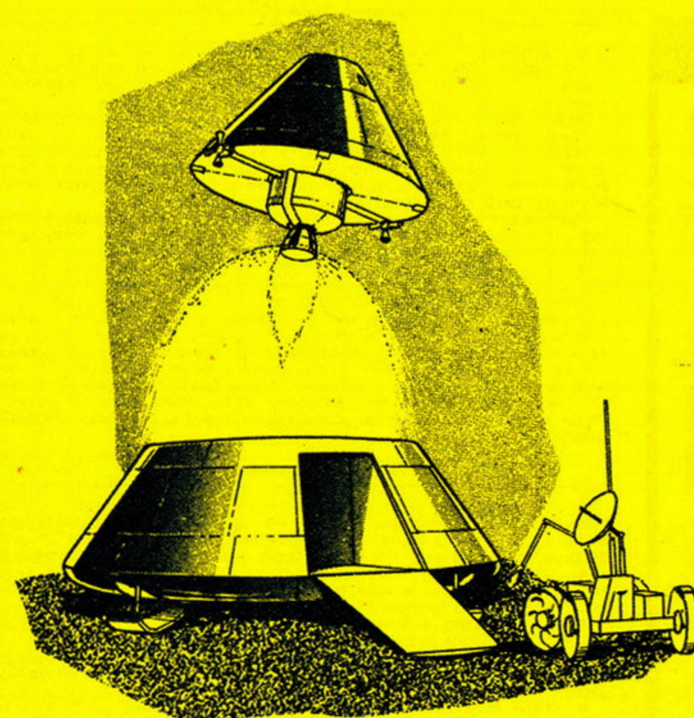


Późniejsze opracowania mają charakter bardziej złożony. Jednym z nich jest „pułapka Wolfa" — naczynie z pożywką, a właściwie mieszaniną pożywek tak uniwersalną, aby nie wzgardziły nią żyjątka, jakich można się spodziewać na Marsie. W tamtejszych warunkach fizycznych życie powinno mieć jedną generalną zbieżność z organizmami ziemskimi: opierać się na białkach oraz wodzie jako płynie ustrojowym. Zmętnienie i zakwaszenie tej pożywki, łatwe do wykrycia, dowodziłoby przedostania się miejscowych bakterii.

Odmianę tego urządzenia stanowi „Multivitator", pozwalający zidentyfikować obecność enzymów i przebieganie procesów charakterystycznych wyłącznie dla przemiany materii w ciele żywych organizmów.

Zaprojektowany przez N. Horowitza i G. Levina przyrząd, nazwany „Gulliverem", wykorzystuje właściwość wytwarzania dwutlenku węgla w ramach metabolizmu zwierząt i roślin. Jest to rodzaj przezroczystego plastykowego hełmu, w którego hermetycznym wnętrzu znajduje się zbiorniczek z pożywką. Na powierzchni Marsa wysunie się z „Gullivera" kilka sznurów pokrytych lepką substancją. Wprowadzenie tych sznurów z powrotem do pożywki będzie stanowiło „próbę życia"; jeśli znajdą się tam jakieś organizmy, to muszą wyzwolić dwutlenek węgla — zawierający, jak każdy węgiel w przyrodzie, pewien procent atomów promieniotwórczego izotopu ^{14}C, łatwego do wykrycia w gazie, który wydobywa się z eksperymentalnego roztworu.

Zainteresowanie Marsem, jako obiektem niedalekiej już penetracji ludzkich załóg, wiąże się nie tylko z nadzieją wykrycia jakichkolwiek form żywych — co miałoby olbrzymie znaczenie naukowe, a z pewnością także praktyczne. Ważne jest, że przyroda stworzyła tam łatwiejsze warunki przebywania niż na pozostałych planetach.



Tak ma wyglądać powrót astronautów z powierzchni Marsa w kabinie wyprawowej MEM. Obok widoczny jest pozostawiony pojazd astronautów, na których oczekuje na orbicie Marsa statek wyprawowy.

Z lewej. Przebieg lądowania na Marsie przyszłej automatycznej sondy programu „Viking": 1 — oddzielenie się osłony ochronnej, 2 — zejście z orbity marsjańskiej, 3 — oddzielenie się hamującego silnika rakietowego powodującego zejście z orbity, 4 — wejście sondy w atmosferę, 5 — otwarcie spadochronu, 6 — odrzucenie spadochronu, 7 — faza lądowania, 8 — antena dla pasma S, 9 — kamera, 10 — antena UKF, 11 — czujnik powierzchniowy, 12 — urządzenie do pobierania próbek gruntu marsjańskiego, 13 — stacja meteorologiczna.

Podczas gdy trudno jest mówić o klimacie Księżyca, w potocznym znaczeniu tego wyrazu (nagrzewanie skał za dnia i ostyganie nocą, szczątkowa działalność wulkaniczna — nic więcej), a pojęcie pogody jest tam w ogóle nie pasujące — aura Marsa zawiera wiele urozmaiceń.

Przede wszystkim jest otoczka gazowa, a więc warunek konieczny dla występowania zjawisk meteorologicznych. Jeszcze niedawno oceniano jej ciśnienie na 90 mm słupka rtęci (mm Hg), czyli takie jak u nas na wysokości 17 km nad poziomem morza. Jednak dane z „Marinerów" wykazały znacznie większe jej rozrzedzenie — zaledwie około 8 mm Hg.

Z dużym prawdopodobieństwem można podejrzewać w tej atmosferze przewagę azotu. Dwutlenek węgla ocenia się na kilka procent (dla porównania: w naszym powietrzu — 0,03%). Niewielką domieszkę może stanowić argon. Ostatnio wykryto w niej bezspornie śladową zawartość tlenu i pary wodnej, co jest ważne dla możliwości występowania życia.

Z rozrzedzeniem atmosfery wiążą się duże różnice dobowe temperatur. Zmierzona wielokrotnie przy pomocy „termometru planetarnego" (opartego na zasadzie ogniwa termoelektrycznego) — osiąga ona w okolicach równikowych wkrótce po miejscowym południu +20, wyjątkowo — +25 stopni C. Nocą opada do —70 st. mrozu. Trzeba jednak wyraźnie zdać sobie sprawę, że dotyczy to nagrzania gruntu. Tuż nad jego powierzchnią zawsze panuje mróz. Według pomiarów aparatury sondy „Mariner-4", średnia temperatura atmosfery na Marsie wynosi —100 st. C. Na tyle oziębiają się również skały w okolicach biegunowych podczas tamtejszej zimowej nocy, prawie dwukrotnie dłuższej niż na Ziemi.

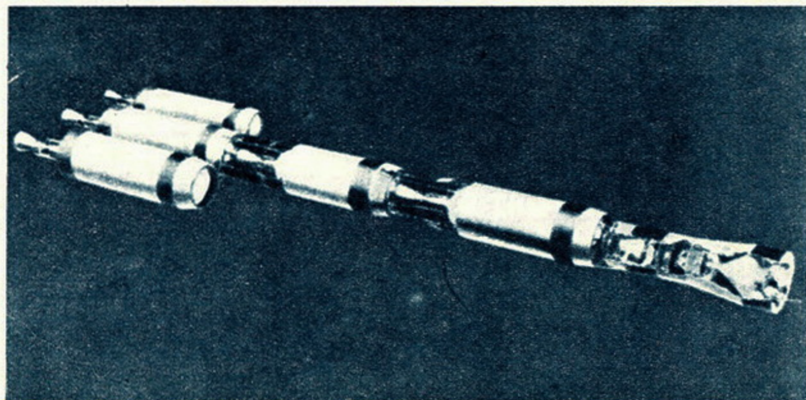
Zdjęcia przekazane przez „Marinerów" uwydatniły daleko posuniętą zbieżność krajobrazów Marsa z panoramą Księżyca. Niespodzianką było ujawnienie licznych kraterów, nieraz pokaźnych rozmiarów. Topografia Czerwonej Planety odznacza się zapewne większym zniwelowaniem gór, chociaż nie jest tak płaska jak się zdawało na podstawie obserwacji z Ziemi. Dla alpinistów ciekawszy będzie Księżyc. Brak natomiast danych o aktywności wulkanicznej Marsa; przypuszczalnie jest słabsza niż u nas.

Meteorologia tamtejsza, swoją specyfiką fascynująca uczonych, jest pozbawiona wielu urozmaiceń naszej pogody. Wprawdzie występują chmury nawet sklasyfikowane do dwóch odrębnych typów, sięgające znacznie wyżej niż u nas — ale wątpliwe, aby na Marsie mógł padać śnieg albo grad (deszcz nie wchodzi w rachubę). Każdego ranka przypuszczalnie osiada drobniutki szron. Nie udało się stwierdzić tam błyskawic. Natomiast obserwowano pustynne burze pyłowe, ogarniające naraz obszar wielkości Europy. Jednak nawet przy szybkości huraganu — siła wiatru będzie słabo odczuwalna, a to dzięki stokrotnie bardziej rozrzedzonej atmosferze.

Astronauci zastaną tam przewagę słonecznej pogody, ale żeby móc się opalać i w ogóle spacerować bez skafandra, trzeba by być albo Marsjaninem albo cyborgiem.

Zdobywców z Ziemi zachwyci egzotyczne niebo: ciemnoszafirowe, wpadające w odcień czerni. Przypuszczalnie widoczne są tam za dnia jaśniejsze gwiazdy, a na pewno Wenus oraz Ziemia — tu najokazalsza z planet, pełniąca rolę Jutrzenki i Gwiazdy Wieczornej (powinni ją tam nazywać: Serenissima Marsa). Obok niej da się zauważyć drobny punkcik Księżyca. Ich oczom ukaże się także piękny widok korony słonecznej, u nas dostępnej tylko w rzadkich chwilach całkowitego zaćmienia Słońca.

Osobnym, frapującym zagadnieniem, są dwa drobne księżyce Marsa. Bliższy z nich, Phobos, obiega planetę w czasie znacznie krótszym od doby marsjańskiej, dzięki czemu wschodzi na zachodzie i szybko mknie ku wschodowi. To i inne anomalie obu księżyców naprowadziły wybitnego radzieckiego astronoma J. Szkłowskiego do wysunięcia śmiałej hipotezy, że Phobos i Deimos zostały sztucznie zbudowane. W związku z tym bierze się pod uwagę bądź wylądowanie sondy na Phobosie (bardziej zagadkowym), bądź sfotografowanie obu obiektów z tak małej odległości, aby móc wyjaśnić ich rzeczywistą naturę. Pomyślny tegoroczny eksperyment z radzieckim robotem księżycowym „Łuna-16" stwarza tu nowe, realne perspektywy.



Jeden z aktualnych projektów załogowego statku marsjańskiego NASA.

ANDRZEJ TREPKA

LOTNICTWO WOJSKOWE

● **Podpisana została umowa** między Indiami i Związkiem Radzieckim w sprawie licencyjnej budowy w Indiach unowocześnionej wersji radzieckich Migów-21.

● **We współpracy** francusko-brytyjskiej zbudowano dotychczas siedem prototypowych egzemplarzy samolotu „Jaguar". Wylatały one dotychczas 500 godzin. Osiągnięto już prędkość Ma=1,5 i wysokość 13 000 m. W locie na wysokości 100 m osiągnięto prędkość 1 200 km/h.

● **Miesięczna produkcja** francuskich myśliwców bombardujących „Mirage-3" zwiększy się do końca br. z jednego egzemplarza do dziewięciu, zaś dzięki zamówieniom z Libii, Hiszpanii i Brazylii — osiągnie liczbę 12 samolotów miesięcznie w połowie roku 1971.

● **W brazylijskich zakładach** Embraer Co., W San Jose dos Campos koło Rio de Janeiro, będą budowane licencyjnie włoskie samoloty Macchi MB-326, w ilości 112 egzemplarzy.

PRZEMYSŁ

● **Zachodnioniemiecka** „Deutsche Lufthansa" zakupiła 4 najnowsze olbrzymy komunikacyjne, trójsilnikowe odrzutowce DC-10, z dostawą w roku 1974. Samoloty te eksploatowane będą na trasach z Europy na Daleki Wschód i do Ameryki Południowej.

● **Ulepszona** wersja znanego brytyjskiego pionowzlotu „Harrier" będzie nosić oznaczenie HS-1184. Samolot będzie wyposażony w silniki Pegasus-15 o ciągu 11,3 ton, co pozwoli na zwiększenie zwrotności.

● **Pierwszym** trójturbinowym ciężkim śmigłowcem budowanym przez amerykańskie zakłady Sikorsky będzie S-64 B.

● **Hawajskie** towarzystwo budowy samolotów Murrayair, z siedzibą w Honolulu, zbudowało samolot rolniczy MA-1. Niektóre elementy konstrukcji wzięte zostały ze znanego samolotu amerykańskiego „Stearman".

● **Francja** i W. Brytania zgodziły się na sprzedaż Jugosławii większej partii lekkich wielozadaniowych śmigłowców SA.341 „Gazelle".

● **Najnowszy** produkt rumuńskiego przemysłu lotniczego, jednomiejscowy samolot rolniczy IAR-822, jest szeroko reklamowany na terenie USA. Przedstawicielem na USA zakładów IAR, produkujących rolnicze 822-ki, jest firma nowojorska Jonas Aircraft and Arms Co.

POLONICA

● **Obszerną** informację o tegorocznych Szybowcowych Mistrzostwach Polski znajdujemy w zachodnioniemieckim miesięczniku „Deutscher Aerokurier" (10/70). Na marginesie mistrzostw Polski, autor informacji analizuje również występ polskich pilotów na mistrzostwach świata w Marfie, pisząc: Osiągi polskich szybowców „Cobra" były lepsze niż oczekiwano, zaś jeszcze wyższe były umiejętności polskich pilotów. Przez niemieckie orchidee Nimubs, LS-1, Kestrel i AS-W-12 — nie mogli się oni jednak przebić".



Na amfibii „Czajka" lotnicy radzieccy ustanowili niedawno cztery rekordy międzynarodowe udźwigu i prędkości (pisaliśmy o tym w „Skrzydlatej"). Dziś przedstawiamy załogę „Czajki" (od lewej): dawódca J. Nikitin, drugi pilot W. Wołczek, nawigator R. Woronow i radiotelegrafista W. Spirydonow.

W zakładach VFW-Fokker opracowany jest projekt jednomiejscowego samolotu szkolnego i treningowego AWI-2, wyposażonego w silnik Wankla, napędzający śmigło w osłonie tunelowej. Konstruktorzy przewidują doskonałe własności lotne samolotu.

Szybownictwo za granicą

Dopiero teraz otrzymaliśmy bliższe dane o 32 Szybowcowych Mistrzostwach ZSRR, a zarazem finale w tej dziedzinie sportu V Spartakiady Wszechzwiązkowej. W tym roku mistrzostwa ZSRR były rozgrywane jak zwykle w Orle, bez udziału zawodników zagranicznych. Jak zwykle prowadzone były dwie punktacje — drużynowa, do której zalicza się wyniki dwóch pilotów i pilotki oraz indywidualna. Ogółem na starcie stanęło 54 zawodników, w tym 29 tylko w konkurencji indywidualnej. Jako ciekawostkę można odnotować fakt, że drużyny reprezentowały między innymi także Kazachstan i Tadżykistan — szybownictwo więc w Związku Radzieckim sięga coraz dalej.

Wśród uczestników mistrzostw nie znaleźliśmy tylko nazwiska Czuwikowa — poza nim zaś nie zabrakło żadnego ze znanych u nas czołowych radzieckich pilotów.

Program mistrzostw szybowcowych ZSRR jest ustalony z góry i nie można — tak jak u nas — rozgrywać dowolnej liczby konkurencji. Zawody rozgrywane są na monotypie „Blanik". Do holowania 54 szybowców zaangażowano 16 samolotów.

A oto w skrócie przebieg mistrzostw. Pierwszą konkurencją — rozegraną w słabych warunkach termicznych i przy silnym wietrze — był przelot prędkościowy po trasie trójkąta 100 km. Cel osiągnęło 14 pilotów. Najlepszy czas — 1 godz. 53 min. uzyskał Jurij Kuźniecow (Moskwa), a wśród kobiet wygrała Stanisława Sudejkite (Litwa).

Na II konkurencję wyznaczono przelot docelowo-powrotny do Archangielskoje, o łącznej długości 218 km. Metę minęło 33 zawodników. Z relacji tych, którzy lądowali przymusowo, wynika, że natrafili oni na lokalny kryzys i nie zdołali „wyhamować". Tego dnia triumfowali Oleg Pasecznik (Rosyjska SFRR) i Tatiana Pawłowa (Moskwa).

Kolejną, trzecią konkurencją, był trójkąt długości 162 km. Warunki atmosferyczne — bardzo dobre. Wielu pilotów oczekiwało przed taśmą startu lotnego na dogodny moment do odejścia. Zwyciężył Jurij Kuźniecow w czasie 2 godz. 03 min., a wśród pań najlepszy czas — 2 godz. 13 min. ponownie miała Sudejkite. Wszyscy piloci pokonali całą trasę.

W doskonałych warunkach rozegrano IV konkurencję — trójkąt 307 km. Wznoszenia — 4—5 m/s. Katarzyna Golienko uzyskała (na „Blaniku"!) prędkość 78,3 km/h i pobiła rekord ZSRR. W konkurencji mężczyzn wygrał Antonas Kiln (Litwa). Na mecie zameldowało się 44 szybowników.

Również w idealnych warunkach — silne wznoszenia, wysokie podstawy chmur — rozegrano ostatnią konkurencję — dwukrotny przelot po trasie trójkąta 106 km. Najlepszy czas sędziowie zanotowali Pilipczukowi —2 godz. 39 min.

Sprawozdawca „Krylja Rodiny" podkreślił wysoki poziom sportowy i bardzo sprawną organizację mistrzostw. Jego zdaniem jednak nie należałoby rozgrywać tej imprezy według ścisłego programu, a — podobnie jak u nas — przeprowadzać tyle konkurencji, na ile pozwoli pogoda. Szybownicy radzieccy chcieliby też rozgrywać swoje mistrzostwa na jednomiejscowych szybowcach wyczynowych (np. A-15), a nie „Blanikach".

W konkurencji drużynowej mistrzostwa ZSRR zakończyły się zwycięstwem Ukrainy przed Moskwą. Indywidualnie triumfowali — Jewgienij Rudienskij (Ukraińska SRR), przed A. Bołdinem (Moskwa) oraz Maria Afrikanowa (RSFRR), przed E. Golienko (USRR). **(P)**

NOWOCZESNY PORT LOTNICZY BRATYSŁAWY — IVANKA





Niedawno oddano do użytku nowy międzynarodowy port w Bratysławie — Ivanka, spełniający wszystkie warunki nowocześnie wyposażonego lotniska, mogącego przyjmować wszelkiego typu samoloty komunikacyjne. Budowa portu trwała 4 lata. Na zdjęciu wyżej — fronton budynku portowego, z prawej — poczekalnia dla pasażerów, niżej — Ił-62 linii CSA przed dworcem.



SPORT SAMOLOTOWY

● **W Kempten-Durach** odbyły się we wrześniu br. samolotowe mistrzostwa NRF. Wzięły w nich udział tylko załogi zakwalifikowane przez poszczególne krajowe organizacje lotnicze. Nie dopuszczono do konkurencji pilotów zawodowych, tak cywilnych jak wojskowych. Na starcie stanęli wyłącznie amatorzy, prywatni posiadacze samolotów. Ogółem wzięło udział w zawodach 38 załóg, w tym 5 kobiecych (kobiety były sklasyfikowane osobno). Program mistrzostw obejmował loty na regularność po trasach łamanych, rozwiązywanie zadań z teorii na pokładzie samolotu, odszukiwanie znaków w terenie i dokładność lądowania.

Pierwsze miejsce i tytuł mistrzowski wywalczyła załoga Wagner-Graf, na samolocie MS-880. Wśród kobiet pierwsze miejsce zajęła załoga Trense-Bauer na PA-18.

● **Trzy** międzynarodowe zawody samolotowe zaliczone były w roku 1970 przez FAI, jako trzy części składowe Samolotowych Mistrzostw Świata: 1. 1 000-kilometrowy lot Wenecki (30—31.V.), w którym startowało 13 pilotów, 2. zawody o puchar Jaffeux-Tissot (we Francji, 20.VI.), startowało 11 pilotów, 3. Lot Sycylijski (3—6.VII.), z udziałem 40 pilotów. Tytuł mistrza świata przyznany został włoskiemu pilotowi Luciano Nustriniemu. W Locie Weneckim zajął on 2 miejsce, we Francji 5 i w Locie Sycylijskim 2. Największym mankamentem Samolotowych Mistrzostw Świata, o czym piszą np. Niemcy w „Deutscher Aerokurier", są... wysokie koszty udziału w nich.

KOMUNIKACJA I TRANSPORT

● **Z rekordową** prędkością przeleciał z Rio de Janeiro do Paryża samolot pasażerski Boeing-707 brazylijskiego towarzystwa komunikacji powietrznej „Varig". Czas przelotu wyniósł 10 godz. 22 min., podczas gdy normalnie czas ten wynosi 11 godz. 25 min.

● **W sierpniu** br. ruch pasażerski na liniach „Air France" wzrósł o 9 procent. Współczynnik wykorzystania miejsc w samolotach tych linii wynosi 62,2 proc.

● **We wrześniu** samolot Boeing-747 przewiózł milionowego pasażera linii „Pan American" World Airways.

● **Linie** „East African Airways" zastępują używane dotychczas trzy samoloty brytyjskie „Comet" samolotami amerykańskimi DC-9.

● **Algierskie** towarzystwo komunikacji lotniczej „Air Algerie" przewiozło w 1969 roku 459 tysięcy pasażerów. W roku 1973 przewiduje się przewiezienie miliona pasażerów. Obecnie „Air Algerie" dysponuje flotą złożoną z 4 samolotów „Caravelle", 4 Convair-640, 1 DC-4 i 1 DC-3. Zamówiono już dwa Boeingi-727-200. Długość linii „Air Algerie" wynosi 40 tys. km.

RÓŻNE

● **Trzy** francuskie samoloty „Transall" brały udział w akcji przerzutu do Jordanii szpitala polowego i medykamentów dla ofiar wojny domowej.

● **W sierpniu** br. odbył się w Bergerac/Roumainiere 23 z kolei zlot francuskich konstruktorów lotniczych-amatorów, zrzeszonych w stowarzyszeniu R.S.A.

ASTRONAUTYKA I TECHNIKA RAKIETOWA

Agencja TASS podała informację, że w dniach od 28 października do 30 listopada roku bieżącego prowadzone będą próby z radzieckimi rakietami nośnymi. Rejon prób, dokąd sięgać będą ostatnie człony rakiet, znajduje się na Oceanie Spokojnym i ma promień 80 mil morskich. Agencja TASS została upełnomocniona do oświadczenia, że w celu zapewnienia bezpieczeństwa rząd Związku Radzieckiego prosi rządy innych krajów, korzystających ze szlaków morskich i powietrznych Oceanu Spokojnego, aby polecili odpowiednim organom, żeby statki i samoloty nie udawały się do odpowiednio oznaczonej strefy i przestrzeni powietrznej codziennie w godzinach od 12 do 24 czasu miejscowego.

*

Tak zwany „europejski" satelita doświadczalny typu TD-1 przechodzi intensywne próby naziemne w ośrodku Noordwijk (Holandia). Pierwszy satelita tego typu ma być wyniesiony na orbitę ziemską w lutym roku 1972.

*

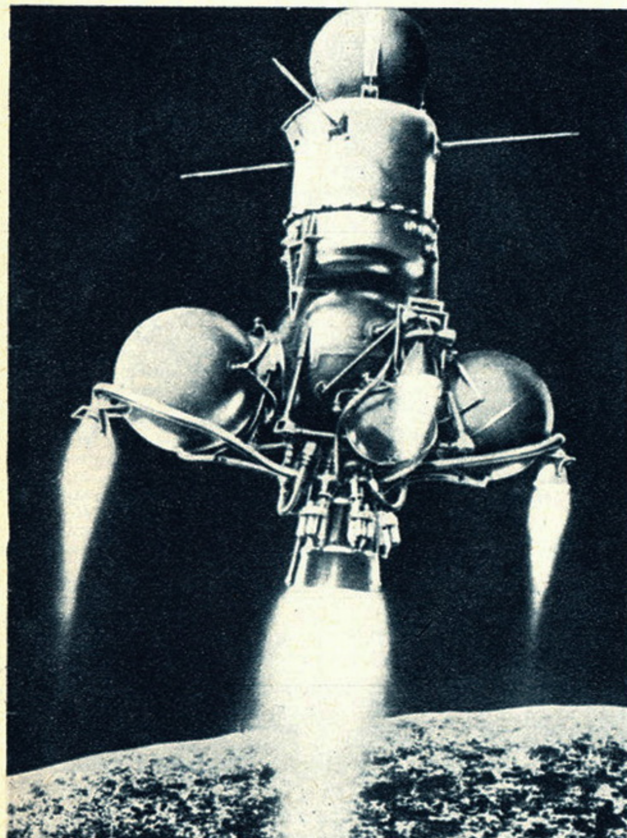
Popularny pojazd rakietowy „Scout" służy już dziesięć lat jako rakieta nośna całego pokolenia satelitów nie tylko amerykańskich, ale i innych państw.

*

W Jugosławii działa akademickie stowarzyszenie rakietowe (JARD), które popularyzuje zagadnienia kosmonautyki wśród młodzieży, popierając między innymi budowę rakiet amatorskich. Niedawno na czwartym pokazie rakiet amatorskich w Trebinju wyrzucono rakietę-sondę na wysokość 9 km. Rakieta z wyposażeniem elektronowym miała długość całkowitą 3,5 m i średnicę 128 mm.

*

Jak wynika z wypowiedzi doktora Charlesa Berry, lekarza naczelnego NASA, kosmonauci amerykańscy przebywali łącznie w przestrzeni kosmicznej na pokładzie swych statków w ciągu 6 262 godzin. Przy tym na pokładzie statków „Mercury" przebywano 53 godz. 23 min., na pokładzie „Gemini" 1 939 godz. 38 min., a na pokładzie „Apollo" — 4 269 godzin.



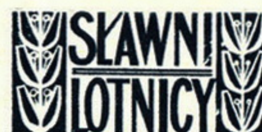
Tak startowała automatyczna stacja księżycowa „Łuna-16" z powierzchni Srebrnego Globu. Rysunek APN.

ECHA WYPRAWY „ŁUNY-16"

28 października w Moskwie odbyła się konferencja prasowa, poświęcona wynikom wyprawy stacji automatycznej typu „Łuna-16". Konferencję zorganizowano w Domu Uczonych. Uczestniczyło w niej około 1 000 uczonych, konstruktorów i dziennikarzy. Konferencji przewodniczył prezes Akademii Nauk ZSRR M. Kiełdysz. Profesor Kiełdysz podkreślił, że zakończony pomyślnie lot „Łuny-16" wykazał raz jeszcze, iż na obecnym etapie można rozwiązać szereg zagadnień badania Księżyca i planet przy pomocy automatów. Profesor zaznaczył, że wyprawa ta może być uważana za swego rodzaju pierwszy krok w kierunku badania innych ciał naszego układu słonecznego, takich jak Mars i Wenus. Radzieckie badania kosmiczne lat najbliższych oparte są na posługiwaniu się automatami. Godne uwagi jest stwierdzenie prof. Kiełdysza, że ZSRR gotów jest podzielić się próbkami materii księżycowej z instytucjami naukowymi innych krajów, jeśli tego rodzaju współpraca naukowa okaże się celowa i pożyteczna.

PEŁNY SUKCES „SONDY-8"

W dniu 27 października br. radziecka sonda automatyczna typu „Sonda-8" powróciła na Ziemię po siedmiodniowej podróży, podczas której dokonała dnia 24 października okrążenia Księżyca. „Sonda-8" wodowała w przewidzianym rejonie Oceanu Indyjskiego, w odległości 730 km na południowy wschód od archipelagu Czagos. Jak już informowaliśmy, „Sonda-8" wystartowała z Ziemi w dniu 20 października. Program wyprawy księżycowej został pomyślnie wykonany. Jak wynika z pierwszych komentarzy uczonych radzieckich, szczególnie cenne są barwne zdjęcia Księżyca i Ziemi dostarczone przez „Sondę-8". Szczególnie wartościowe są doświadczenia związane z kierowaniem statku kosmicznego-automatu, z zagadnieniami powrotu na ściśle określone miejsce oraz — tym razem przeprowadzona — operacja wodowania i odszukiwania sondy na Oceanie Indyjskim. Podobnie jak przy historycznym doświadczeniu z „Łuną-16" i w tym przypadku radziecka nauka i technika wykazały bezbłędne opanowanie przedsięwziętych programów badania przestrzeni kosmicznej przy pomocy automatów.



John Stringfellow

JEDEN z pionierów lotnictwa, inżynier angielski John Stringfellow, urodził się w grudniu 1799 roku w miejscowości Atterolifte. Wspólnie z Hensonem interesował się maszynami latającymi.

Wszystko zaczęło się od dużego poruszenia w Anglii wywołanego projektem parowego statku latającego, podanego do wiadomości publicznej przez Williama Hensona. Inżynier ten obiecał przelecięć na swej latającej maszynie Kanał La Manche. Alę nie tylko. Projektował przelot również nad piramidami. Wiarę w powodzenie swego przedsięwzięcia pokładał w ścisłych wyliczeniach. W tym celu założone zostało nawet Towarzystwo Żeglugi Powietrzno-Parowej. Ogłosiło ono subskrypcję akcji. Projekt Hensona spotkał się z życzliwą, ale ostrą krytyką George Cayley'a.

Wobec szeregu zastrzeżeń Henson poprzestaje na bardziej rozsądnym projekcie. Wraz ze swym przyjacielem Johnem Stringfellowem postanawia na małym modelu wykazać, że jego parowy statek powietrzny rzeczywiście zdolny będzie do uniesienia się w powietrze i latania. Po pięciu latach bezowocnych wysiłków, które na domiar pochłonęły pokaźne fundusze, rezygnuje z dalszych prób i emigruje do Ameryki.

Do pracy ze zdwojoną energią zabiera się Stringfellow. Projektuje zbudowanie miniaturowej maszyny parowej, o wiele prostszej od maszyny Hensona i ulepszonej pod względem aerodynamicznym. Model miniaturowy zbudowany został z początkiem 1848 roku i w czerwcu przewieziony do hali o rozmiarach 20×3,5 m. Ciężar całego modelu wynosił ponad 4 kG. Model wzlatywał z małego wózka, toczącego się po pochyłym torze startowym z drutu. Na końcu toru model odłączał się samoczynnie i leciał swobodnie dalej.

Pewnego dnia maszyna przeleciała 40 metrów. Mimo czynionych wysiłków wynalazcy, model nie przekroczył już tej odległości.

Zniechęcony wieloletnią pracą nad eksperymentowaniem, która prócz straty pieniędzy nie przyniosła mu nic, nawet uznania, zaniechał dalszej pracy w tej dziedzinie. Chociaż nie prowadził już prób, ciągle jednak powracał swymi myślami — jak później napisał w swym pamiętniku — do maszyny latającej.

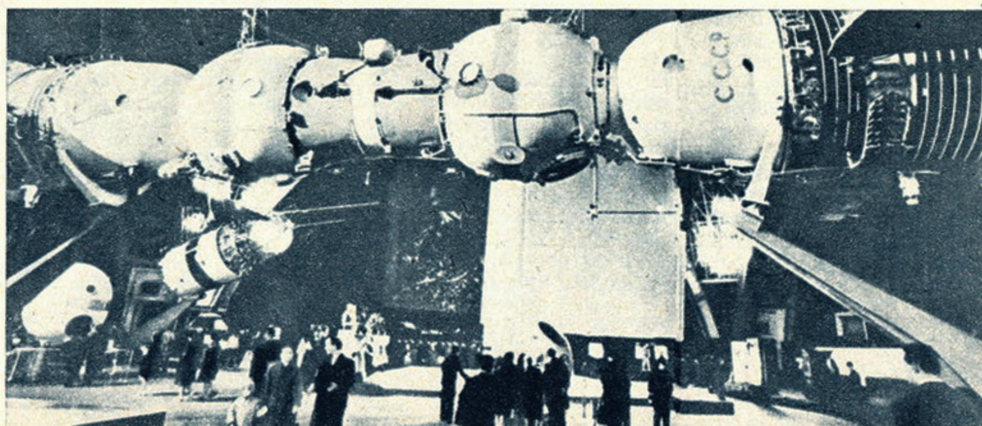
John Stringfellow był pierwszym twórcą modelu płatowca zdolnego do swobodnego lotu o własnej sile. Umarł w grudniu 1883 roku. (m)



RATUNEK W KOSMOSIE

PODCZAS ostatniego Kongresu Astronautycznego w Konstancji (NRF) odbyło się trzecie sympozjum międzynarodowej Akademii Astronautycznej, poświęcone sposobom ratowania kosmonautów bez względu na przynależność państwową. Zapoczątkowane na sympozjum rozmowy zostały skonkretyzowane przez specjalistów radzieckich, którzy zaprosili grupę specjalistów z NASA do Związku Radzieckiego na wspólne konsultacje i ujednolicenie między innymi systemu budowy zaczepów w statkach załogowych, tak aby istniała możliwość udzielenia wzajemnej bezpośredniej pomocy w przypadku zagrożenia życia, jak to miało miejsce np. podczas wyprawy „Apollo-13". Profesor Kiełdysz oświadczył po zakończeniu spotkania z przedstawicielami NASA, że jest zadowolony z wyników pierwszego spotkania specjalistów amerykańskich i radzieckich w Moskwie. Oczywiście nie rozwiązano na konferencji wszystkich zagadnień, które wymagają jeszcze szeregu prac badawczych. Pierwszy krok został już zrobiony i liczyć należy, iż wkrótce współpraca międzynarodowa w pokojowym wykorzystaniu przestrzeni kosmicznej i ratowania kosmonautów znacznie się rozszerzy.

Moskiewski pawilon „Kosmos", w którym wystawione są prawie wszystkie radzieckie stacje kosmiczne, sztuczne satelity, rakiety badawcze i najdrobniejsze podzespoły związane z techniką rakietową i kosmonautyka — jest licznie odwiedzany przez wycieczki krajowe i zagraniczne. Na zdjęciu poniżej przedstawiamy nowe ujęcie znanego zespołu — pierwszej stacji orbitalnej, złożonej z dwóch statków typu „Sojuz".



LATAWCE - 1970



Leszek Stawarz z Wrocławia, zdobywca I miejsca na VIII zawodach ogólnokrajowych w Jeleniej Górze w roku bieżącym. Zdjęcie: B. Konicki



Każdy latawiec poddawany był ścisłej kontroli technicznej i artystycznej. Z zawodów w Bydgoszczy. Zdjęcie: „Społem" — Bydgszcz



Parada zawodników i latawców płaskich w Aeroklubie Łódzkim. Poniżej — oryginalne latawce z Białegostoku (z lewej) i Łodzi (z prawej). Zdjęcia: PSS — Łódź i Białystok

Od 1963 roku z inicjatywy „Społem" i Aeroklubu PRL w okresie jesiennym odbywają się w całym kraju na szczeblu powiatowym, wojewódzkim i centralnym zawody latawcowe pod nazwą „Święto Latawca". Impreza ta z uwagi na jej masowy charakter jest w tej chwili największą i najbardziej popularną zabawą lotniczą w kraju o dużych walorach społecznych i wychowawczych.

Organizatorzy „Święta Latawca" — „Społem" i Aeroklub PRL czynią wszystko, aby co roku akcja latawca na wszystkich szczeblach była coraz lepiej zorganizowana, przebiegała ciekawie, atrakcyjnie, no i w dobrej atmosferze. Szczególnie atrakcyjnie i ciekawie przebiega „Święto Latawca" na lotniskach aeroklubowych. Tutaj właśnie wszyscy uczestnicy spotykają się bezpośrednio ze sprzętem lotniczym — samolotowym, szybowcowym, spadochronowym i modelarskim, wreszcie mogą porozmawiać bezpośrednio z ludźmi lotnictwa. Dziś wielu byłych uczestników „Święta Latawca" lata na szybowcach, uprawia sport spadochronowy i modelarski oraz studiuje w Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej w Dęblinie.

W tym roku na przełomie września i października już po raz ósmy odbyły się na terenie całego kraju imprezy związane ze „Świętem Latawca". Praktycznie akcja przygotowawcza do tej wielkiej imprezy trwała we wszystkich PSS-ch, oddziałach WSS i aeroklubach regionalnych od czerwca do połowy września br. W tym okresie zostało zorganizowanych około 700 punktów budowy latawców, w których dzieci konstruowały i budowały modele płaskie i skrzynkowe pod okiem doświadczonych instruktorów modelarstwa lotniczego, lub po zasięgnięciu rady budowały je w domu.

Tegoroczne „Święto Latawca" przebiegało pod hasłem uczczenia 25 rocznicy powrotu Ziem Zachodnich i Północnych do macierzy, stąd też na wielu latawcach wyróżniały się akcenty tego hasła w postaci rysunków i napisów. Większość latawców biorących udział w zawodach była dobrze wykonana, a ich różne typy konstrukcyjne budziły uzasadniony podziw wśród wielu tysięcy widzów.

Zawody na wszystkich szczeblach (powiatowe, wojewódzkie i centralne) zostały rozegrane w klasie latawców płaskich i skrzynkowych. Latawce biorące udział w zawodach oceniane były w każdej klasie: a) za staranność wykonania i ciekawe rozwiązania techniczne od 0 do 10 punktów, b) za wysokość lotu od 20 do 30 punktów, c) za zamontowane na latawcu specjalne urządzenia do pokazów w locie od 0 do 10 punktów. Oprócz zawodów, w których tylko startowała młodzież do lat 16, były organizowane dla wszystkich t. zw. konkursy otwarte na najwyższy lot latawca. Najlepsi zawodnicy eliminacyjnych zawodów powiatowych startowali na wojewódzkich, zaś najlepsi wojewódzkich brali udział w centralnych.

W tym roku w akcji latawcowej brało udział ponad 55 tysięcy uczestników, w tym ponad 40 tys. zawodników i 15 tys. startujących w konkursie otwartym. Największą ilością uczestników akcji latawcowej mogą się poszczycić oddziały WSS-ów w Bydgoszczy (6231 osób), w Olsztynie (4130 osób) i w Katowicach (3076 osób).

Bardzo uroczyście i atrakcyjnie przebiegały eliminacje wojewódzkie i miast wydzielonych, np. na imprezie warszawskiej, która odbyła się na lotnisku Gocław, młodzi warszawiacy (zawodnicy i widzowie) podziwiali skoki spadochronowe, pokazy modeli latających i — najnowszą modę młodzieżową. W Zakopanem przed rozpoczęciem rozgrywek wojewódzkich młodzież przedefilowała z latawcami przez miasto, złożyła kwiaty u stóp pomnika Klimka Bachledy, gdzie wysłuchano prelekcji o tym sławnym taterniku, a część uczestników odwiedziła grób przyjaciela młodzieży Kornela Makuszyńskiego. Dowodem popularności akcji latawcowej i jej wychowawczych walorów jest fakt, że zawody odbywają się w obecności przedstawicieli terenowych władz politycznych, administracyjnych, wojska i szkolnictwa, np. na imprezie warszawskiej obecny był m. in. wiceprzewodniczący Stołecznego Komitetu Frontu Jedności Narodu — Andrzej Borodzik, a w Dęblinie na zawodach wojewódzkich — komendant Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej, członek Zarządu Aeroklubu PRL — gen. bryg. Józef Kowalski.

ILOŚĆ UCZESTNIKÓW „ŚWIĘTA LATAWCA" W POSZCZEGÓLNYCH LATACH:

1963 — ponad 16 000; 1964 — ponad — 26 000; 1965 — ponad 41 000; 1966 — 31 000; 1967 — ponad 39 000; 1968 — ponad 44 000; 1969 — ponad 45 000; 1970 — ponad 55 000.

Wśród dobrze zorganizowanych wojewódzkich imprez „Święta Latawca" wyróżnić należy zawody: białostockie, krakowskie, warszawskie na lotnisku Gocław oraz gdańskie, organizowane tradycyjnie już od 12 lat na lotnisku w Gdańsku przez WSS, Aeroklub i redakcję „Wieczoru Wybrzeża". Na dość dobrym poziomie organizacyjnym i propagandowym odbyły się również zawody wrocławskie, bydgoskie, szczecińskie, poznańskie, łódzkie i kieleckie.

Dużą pomoc w organizowaniu imprez latawcowych na szczeblu powiatowym i wojewódzkim udzieliły władze terenowe, szkoły, harcerze, spółdzielnie mieszkaniowe, związki zawodowe, spółdzielnie uczniowskie i redakcje miejscowych gazet — z wyróżnieniem „Słowa Ludu" w Kielcach, „Expresu Ilustrowanego" w Łodzi i „Echa Krakowa" w Krakowie.

Podsumowaniem tegorocznego „Święta Latawca" były VIII Krajowe Zawody Latawcowe w dniach 10 i 11 października w Jeleniej Górze. Organizatorami tej imprezy byli: „Społem" — ZSS, Aeroklub PRL, WSS — Wrocław i Aeroklub Jeleniogórski.

W zawodach jeleniogórskich brało udział 46 uczestników (w tym dwie zawodniczki), którzy drogą eliminacyjną okazali się najlepszymi na zawodach wojewódzkich i miast wydzielonych.

Spośród 46 zawodników, biorących udział w imprezie, 23 startowało w klasie latawców płaskich i tyluż w klasie latawców skrzynkowych.

Najlepsze miejsca uzyskali: w klasie latawców płaskich — 1. Tadeusz Karpiński — WSS Wrocław, Oddział Kłodzko — 48 pkt., 2. Andrzej Dec — WSS Lublin, Oddział Tomaszów Lubelski — 47 pkt., 3. Janusz Graworek — WSS Katowice, Oddział Wodzisław — 42 pkt.; w klasie latawców skrzynkowych — 1. Leszek Stawarz — Wrocławska Spół. Spożywców — 48 pkt., 2. Krzyszof Gabroń — WPSS w Warszawie, oddział Dęblin — 43 pkt., 3. Michał Smetek — WSS Zielona Góra, Oddział Głogów — 43 pkt.

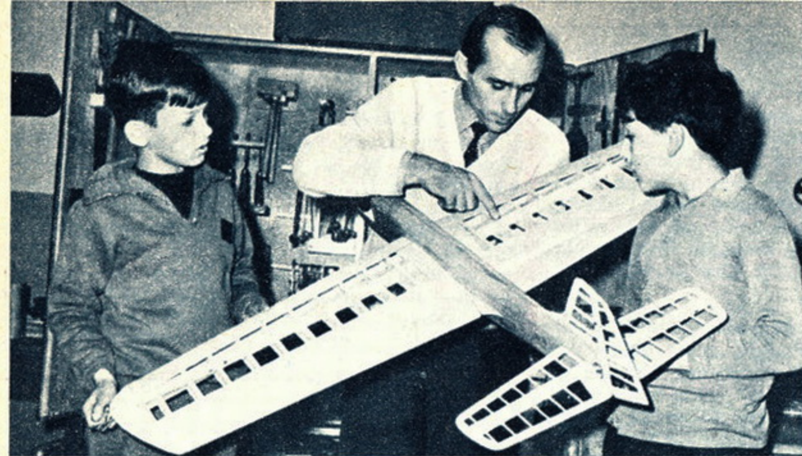
Zwycięzcom zawodów wręczono dyplomy, nagrody i upominki. W uroczystym zakończeniu VIII Krajowych Zawodów Latawcowych wziął udział przedstawiciel Aeroklubu PRL — Bronisław Arabski.

Spotkanie jeleniogórskie entuzjastów latawca pozwala stwierdzić, że nasi zawodnicy zrobili duże postępy w technice budowy i puszczania latawców. Większość latawców była dobrze i starannie wykonana, a niektóre dodatkowe urządzenia demonstrowane w locie były ciekawe i pomysłowe, np. Marka Orlińskiego ze Szczecina, Czesława Szczelina z Krakowa i Tadeusza Karpińskiego z Wrocławia — całkowicie zasłużyły na wyróżnienie.

BERNARD KONICKI







List do redakcji

„ĆWIERĆ WIEKU" PO RAZ DRUGI

W jubileuszowym, 1000 numerze „Skrzydlatej Polski" (nr 35 — 36 z 1970 r.), ukazał się na str. 34—35 artykuł, red. Pawła Elszteina pt. „Cwierć wieku". W artykule tym pominięto zupełnie dorobek Ligi Obrony Kraju w zakresie popularyzacji oraz rozwoju modelarstwa lotniczego i rakietowego w Polsce w minionym 25-leciu.

Poniższa informacja ma na celu uzupełnienie tej istotnej luki. Chodzi też o satysfakcję dla modelarzy zrzeszonych w LOK. Bowiem czy ktoś chce a raczej nie chce widzieć tego faktu, Liga Obrony Kraju zajmuje się również modelarstwem lotniczym i rakietowym i ma na tym odcinku duże osiągnięcia wychowawcze i propagandowe, a łączna liczba modelarni i modelarzy zrzeszonych w LOK znacznie przekracza ilość modelarni i modelarzy zrzeszonych we wszystkich innych organizacjach razem wziętych.

FAKTY I LICZBY. Programowaniem, rozwojem i zaopatrzeniem modelarni w LOK zajmuje się wydział modelarstwa ZG LOK przy ścisłej współpracy ze społeczną Centralną Komisją Modelarstwa LOK, kierowaną obecnie przez wiceministra Oświaty i Szkolnictwa Wyższego myra Waldemara Winkla, działającą, oczywiście w zmiennym składzie osobowym, od 1951 roku. Na szczeblu województwa funkcje te spełniają sekcje modelarstwa ZW LOK, korzystające z pomocy Wojewódzkich Komisji Modelarstwa, zrzeszających najbardziej ofiarnych działaczy modelarstwa wszystkich dziedzin.

Tu trzeba wyjaśnić, że LOK odszedł już dość dawno od organizacji specjalistycznych modelarni tylko lotniczych, tylko okrętowych, rakietowych czy kołowych i przestawił się na modelowanie wielobranżowe. Poczynając od 1959 r. wprowadzono zasadę, że w każdej modelarni powinno sie szkolić modelarzy wszystkich specjalności. Po tej linii poszło też szkolenie instruktorów i temu służą programy, wydawane co trzy lata drukiem przez ZG LOK.

Drugą główną zasadą jest masowość szkolenia i praca wychowawcza w modelarniach LOK, a nie jednostronne ukierunkowanie na sport i pogoń za wyczynem.

Dzięki pomocy byłego SFOS zaopatrzono prawie wszystkie modelarnie LOK, których jest obecnie 1714, we wzorcowe zestawy sprzętowo-narzędziowe o wartości 30 tys. zł każdy. Wydatkowano na ten cel ponad 49 mln zł. Autor artykułu pt. „Cwierć wieku" pomija to milczeniem, a przecież na tych zestawach przeszkala się rocznie ponad 40 000 modelarzy różnych specjalności i stopni.

Najwięcej modelarni LOK działa na terenie woj. krakowskiego, gdzie istnieje 176 modelarni. Dalej idą województwa wrocławskie — 165 i katowickie — 128. Warto te liczby porównać ze stanem posiadania innych organizacji na tym odcinku.

W wyniku dalszych starań Liga Obrony Kraju uzyskała w bieżącym roku z SFBSiI nowe kredyty na produkcję unowocześnionych zestawów sprzętowo-narzędziowych. Częściowo trafiły już one do województw, co pozwoliło na założenie nowych, dobrze wyposażonych pracowni modelarskich. Do końca 1970 r. przybędzie ich około 200, dzięki czemu stan modelarni LOK zbliży się do liczby 2000, a liczba przeszkalanej w nich rocznie młodzieży przekroczy 50 000.

Liga Obrony Kraju wydaje 3 czasopisma modelarskie, z których „Modelarz" ukazuje się od 1955 r., „Mały Modelarz" od 1957 r., a „Plany modelarskie" od 1968 r. Łączny ich nakład wynosi ponad 70 000 egz. miesięcznie. Ponad 50% zawartego w tych czasopismach materiału przeznacza się dla modelarzy lotniczych i rakietowych. Należy się dziwić, że w artykule „Cwierć wieku" nie wspomniano ani słowem o tym dorobku LOK we wspólne dzieło upowszechniania modelarstwa lotniczego i rakietowego.

Dzięki inicjatywie Centralnej Komisji Modelarstwa LOK, od kilku lat trwa konkurs na najlepszą książkę roku popularyzującą wiedzę techniczną wśród młodzieży. Dla autorów najlepszych prac przyznawane są co roku nagrody Ministerstwa Oświaty i Szkolnictwa Wyższego, Komitetu Nauki i Techniki, Centralnej Rady Związków Zawodowych. Dzięki temu konkursowi Wydawnictwa zwiększyły liczbę tytułów przeznaczonych dla modelarza, tak że obecnie ukazuje się 5—6 nowych książek rocznie. Tematykę tych wydawnictw koordynuje Liga Obrony Kraju.

W celu dalszego rozwoju modelarstwa w Polsce wprowadzono od 1967 r. współzawodnictwo między Zarządami Wojewódzkimi LOK na propagandowo-sportową działalność modelarską. Szczegółowy regulamin tego współzawodnictwa określa liczbę punktów przyznawanych za organizację własnych konkursów, wystaw i zawodów modelarskich, nowe inicjatywy w tym kierunku, liczbę zawodników biorących udział w imprezach, wyniki uzyskiwane na zawodach centralnych itp. Przyczyniło się to do wzrostu liczby imprez i uczestników oraz popularyzacji modelarstwa wśród społeczeństwa. Mówią o tym liczby 1589 imprez zorganizowanych i przeprowadzonych w 1967 r., 2070 w 1968 r. 1400 w 1969 r. W br. na pewno nie będą one mniejsze. Liczby te świadczą o prężności organizacji.

Pisząc o rozwoju małego rakietownictwa w Polsce, że był on możliwy dzięki pracy zespołów: krakowskiego, muszyńskiego toruńskiego, nic nie wspomina o Śląskim Klubie Techniki Rakietowej i Astronautyki LOK, który zaprojektował i wykonał łącznie kilkadziesiąt tysięcy dobrych silników rakietowych, dzięki którym odbyły się setki imprez modelarstwa rakietowego w Polsce. Praca tym godniejsza podkreślenia i pochwały, że wykonana została przez aktyw społeczny LOK, a nie pracowników etatowych. Należy tu wymienić nazwiska inż. Ronalda Ciszewskiego, Zygmunta Golika, Henryka Speka, Eugeniusza Straszoka, którzy pracują na jednej niwie, chociaż pod różnymi szyldami.

Zwraca uwagę pominięcie wkładu redakcji czasopisma „Modelarz" w popularyzację i rozwój modelarstwa rakietowego. Dlaczego nie wymieniono nazwisk najaktywniejszych popularyzatorów małego rakietownictwa, publikujących swe prace w „Modelarzu", „Małym Modelarzu" i „Planach modelarskich"?

Takich i tym podobnych znaków zapytania można by postawić wiele po przeczytaniu artykułu: „Cwierć wieku". Czy nie zasługuje na wzmiankę fakt wydania przez LPŻ pierwszej w historii Polski książki dla modelarzy rakietowych pt. „Podstawowe wiadomości z małego rakietownictwa (modelarstwa rakietowego)" opracowanej przez dra inż. Jacka Walczewskiego; wybudowanie w ramach czynów społecznych nowych torów modelarskich; organizacja ogólnopolskich wystaw modelarskich (czego nie robią inne organizacje); to, że 502 modelarnie LOK działają w środowisku wiejskim, które jak wiadomo są najtrudniejsze do zorganizowania i prowadzenia.

Można by przytaczać jeszcze wiele przykładów na ten temat. Podobnie jak do artykułu: „Osiągnięcia i możliwości małego rakietownictwa" zamieszczonym w „SP" nr 34/1970 na str. 11, w którym jednostronnie przedstawiono dorobek tylko jednej organizacji. Nie to jest jednak celem mojej wypowiedzi, lecz chęć zwrócenia uwagi, by w przyszłości pisać jednakowo o dorobku wszystkich organizacji zajmujących się tym odcinkiem wychowania w Polsce.

SEKRETARZ
CENTRALNEJ KOMISJI
MODELARSTWA
LIGI OBRONY KRAJU
JAN MARCZAK

Zdjęcie: Z. ZIÓŁKOWSKI — LOK

Odszedł pionier
modelarstwa lotniczego w Polsce

W ubiegłym miesiącu bliscy koledzy i przyjaciele z poznańskiego środowiska lotniczego pożegnali na zawsze Bolesława Grajetę — jednego z pionierów polskiego modelarstwa lotniczego. Po dłuższej chorobie – która z każdym dniem skracała Jego życie – odszedł od nas człowiek szlachetny i zasłużony dla rozwoju i popularyzacji lotnictwa wśród młodzieży.

Urodził się przed 75 laty w Poznaniu. Po odzyskaniu niepodległości powrócił w 1919 roku z Niemiec do rodzinnego miasta. Tutaj rozpoczął pracę jako kierownik działu w Urzędzie Handlu Zagranicznego. Tutaj też nawiązał współpracę z powstałym Aeroklubem Polskim. Przystąpił do szeroko zakrojonej działalności przygotowania młodzieży do pracy w lotnictwie, zarówno sportowym jak zawodowym. Na tym odcinku pracy wykazał się inicjatywą, zrozumieniem i rzetelną organizacją. On to kierował zakładaniem na terenie województwa poznańskiego modelarni lotniczych. On był pierwszym wykładowcą i jednocześnie instruktorem modelarstwa lotniczego w gimnazjum im. Bergera w Poznaniu, następnie w drużynach Związku Harcerstwa Polskiego, Korpusie Kadetów w Rawiczu, a także w wielu szkołach podstawowych i średnich w miastach powiatowych województwa poznańskiego.

Brał udział w Ogólnopolskich Zawodach Modelarstwa Lotniczego, zdobywając ponad 30 nagród indywidualnych za pierwsze miejsca, a także liczne dyplomy. Aby uczestniczyć w zawodach, trzeba było budować modele. I na tym odcinku pracy Bolesław Grajeta okazał się niedościgniony. Nie tylko bowiem budował, ale również projektował modele, z którymi zarówno on sam, jak i jego uczniowie startowali w zawodach i zdobywali czołowe miejsca w imprezach małego lotnictwa.

W latach 1933—1934 zorganizował pierwszy w kraju Instytut Aerodynamiczny Małego Lotnictwa w Poznaniu. Była to przez wiele lat jedyna tego typu placówka w Polsce. Do 1939 roku instytut ten pracował z ogromnym pożytkiem dla modelarstwa lotniczego.

Poza działalnością w małym lotnictwie Bolesław Grajeta pracował czynnie w zarządzie Aeroklubu Poznańskiego. Jemu to powierzono organizację i kierownictwo różnego rodzaju imprez, połączonych z zawodami lotniczymi. Na nim zawsze można było polegać. Jego inicjatywa, pomysłowość i umiejętności organizacyjne wielokrotnie bardzo wysoko ocenił Aeroklub Poznański. W latach 1935—1939 zatrudniony był w charakterze kierownika gospodarki wagonowej w wydziale ruchu Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu.

W grudniu 1939 roku wysiedlony został z żoną z Poznania. Przyjechał do Warszawy, gdzie wybrano Go głównym opiekunem schroniska dla wysiedlonych przy ul. Smulikowskiego, a następnie przy ul. Senatorskiej. Niebawem rozpoczął pracę w firmie braci Balickich na Powiślu.

Wkrótce nawiązał kontakt z pracownikami kasy biletowej stacji Warszawa Główna Osobowa. Poznał wówczas Józefa Mielczarka i innych. W zespole tym organizowano przewozy prasy podziemnej, nielegalnej korespondencji, broni i amunicji, niemieckich mundurów kolejowych, niemieckich dokumentów osobistych, jak również pieniędzy. Wszystko



Bolesław Grajeta

to było potrzebne żołnierzom podziemia, uciekinierom i kurierom. Pomagano im m. in. w nadaniu bagażu, zaopatrując w zezwolenia wyjazdu koleją. Oczywiście uczestnikom akcji podziemnej wręczano każdorazowo odpowiednie bilety kolejowe. Inicjatywa Grajety okazała się bardzo cenna w tego rodzaju przedsięwzięciach.

W 1942 r. musiał uciekać z Warszawy. Przeniósł się do Lublina. Pracował nieprzerwanie w konspiracji. Jego interwencje, dzięki znajomości języka niemieckiego, uratowały wiele osób od śmierci. Znaleziono bowiem u nich broń, względnie podejrzewano te osoby o kontakty z podziemiem. On umiał je obronić lub wpłynąć na złagodzenie kary. W 1943 roku zorganizował tajną pocztę dla Polaków przebywających w obozach niemieckich.

Pod koniec 1943 roku musiał uciekać z Lublina. Znalazł się w Krakowie. Dnia 16 stycznia 1945 roku przeniósł się do Pruszkowa, gdzie włączył się do organizowania administracji państwowej. Tego samego roku powrócił do Poznania, gdzie został zatrudniony na PKP.

Nadal udzielał się w Aeroklubie Poznańskim. Czynny był jako komisarz sportowy. Ponadto pracował jako instruktor modelarstwa lotniczego ZO LL w Poznaniu.

W 1953 roku przeniesiony został na zasłużoną emeryturę. Za zasługi w modelarstwie lotniczym otrzymał w 1938 roku Srebrny Krzyż LOPP. Ostatnio wręczono Mu medal „50-lecie Polskiego Lotnictwa Sportowego".

Zmarł 11 października 1970 roku. **(m)**

POD OBCYM NIEBEM

MIECZYSŁAW WYSZKOWSKI

Lotnisko RAF Northolt pod Londynem. Stacjonuje tu polskie skrzydło myśliwskie — dywizjony 303, 308, 316 i 315. Wiosna 1942 r. Lotnictwo myśliwskie RAF-u przygotowuje się do ofensywy powietrznej przeciwko Luftwaffe — do walki o prymat w powietrzu, ale już nie nad wyspami Wielkiej Brytanii lecz nad kontynentem, nad krajami okupowanymi: Francją, Belgią, Holandią. Dzień w dzień widać formacje bombowców dziennych, osłanianych przez roje myśliwców, lecące na południe lub wracające z południa. Czasem wracają trochę pomieszani. Widać, że stoczyli walkę powietrzną.

WCZESNY ranek — piątek 13 marca. Dywizjon 316, dwunastu pilotów, pełni służbę natychmiastowego pogotowia do lotu, w języku RAF-u zwanego readiness'em. Pogoda zapowiada się piękna. Lekka mgiełka rozsnuta nad polami powoli unosi się i zanika. Na błękicie nieba nie widać ani jednej chmurki. Wokół Londynu widać błyszczące w słońcu brzuchy balonów zaporowych. Powoli obniżają one swą wysokość. Załogi zapór balonowych ściągają je na dół, gdyż przy takiej pogodzie nie zagrożą nieprzyjacielskim samolotom, najwyżej narażone mogą być na zestrzelenie przez myśliwca.

Wszystko zapowiada, że dzień dzisiejszy będzie pracowity. Piloci 316 dywizjonu siedzą w maywestkach i grają w karty. Słychać szelest kart i cichą licytację. Choć licytacje są bardzo wysokie, nie widać wcale podniecenia u graczy. Na twarzach pilotów widać jakieś napięcie. Każdy myśli o czekających go dzisiaj operacjach. Czy dojdzie do spotkania z Luftwaffe? Jaki będzie wynik? Czy wreszcie skończy się pech prześladujący dywizjon? Każdy myśli o stratach, jakie ponieśliśmy dotychczas, o Tadku Dobruckim i innych kolegach. O stratach bez żadnych zwycięstw. Lecz dzień 13 i do tego piątek nie budzi nadziei. Każdy w myślach swych pociesza się, że może ten dzień źle się nie skończy. Może ta „13" zmieni passę prześladującą dywizjon?

W kącie baraku grupka pilotów dyskutuje na temat taktyki walki, o kolegach, którzy zginęli w walce. W głosach ich jednak nie ma pesymizmu, wręcz odwrotnie — widać nadzieję, że jednak przyjdzie „nasz dzień". Dzień, w którym zapłacimy za śmierć przyjaciół.

Cichy ten gwar nagle przerywa chrobot i trzaski w głośniku. Po chwili słychać głos speakera: „Dowódcy dywizjonów proszeni są na odprawę bojową do dowódcy skrzydła".

Dowódca dywizjonu kpt. Gabszewicz, popularnie zwany „Hrabia Oleś", przerywa bridge'a, rzuca karty i wychodzi z baraku. Wsiada do samochodu, odjeżdża do dowództwa lotniska. Czekamy niecierpliwie. Już nikt nie gra w karty. Minuty wloką się za minutami. Czas dłuży się coraz bardziej. Nareszcie. Olek nadjeżdża i rzuca krótki rozkaz: „Piloci pełniący readiness na odprawę".

Szybko zbieramy się. Nasz dywizjonowy „inteligent" por. Przemeński rozwija mapę, a po chwili „Hrabia Oleś" zabiera pierwszy głos i oznajmia:

— Dywizjon 316 bierze dziś udział w operacji na Hazebrouck. Eskortujemy 60 bombowców typu „Havoc". Nasze zadanie — eskorta bezpośrednia. Nad nami jako eskorta średnia leci dywizjon 315, następnie 308, a powyżej 303. Eskortę górną nad naszymi dywizjonami obejmują dywizjony angielskie oraz dwa dywizjony ochotnicze amerykańskie „Eagle Squadron". Zbiórka całości wyprawy nad Manston. Wysokość bombowców 15 000 stóp. Dywizjon ja prowadzę, pierwszą eskadrę prowadzi kpt. Sawicz, drugą por. Szalewicz. Jako moi boczni polecą ppor. Mieczysław Wyszkowski oraz sekcja por. Dec i Buchwald. Proszę pamiętać — za wszelką cenę nie dopuścić nieprzyjacielskich myśliwców do bombowców — nie staczać pojedyńczych walk. Naszym głównym zadaniem jest ochrona bombowców. W powietrzu zachować ciszę radiową, żadnych pogaduszek. Pracujemy na fali radiowej „C". Po przekroczeniu brzegów Francji włączyć IFF-ki. Start godz. 9.30. Czy są jakieś pytania? Nie ma".

Zabiera teraz głos por. Przemeński wraz z „inteligentem" Anglikiem. Podają, gdzie będzie silna obrona artylerii przeciwlotniczej. Ostrzegają, że Niemcy zgrupowali większe ilości myśliwców w swych bazach w St. Omer, Abbeville, Ostendzie i Le Havre, że prawdopodobnie dojdzie do walki. O wszelkich ruchach myśliwców nieprzyjacielskich będziemy ostrzegani przez operacyjnego. Po tych wiadomościach por. Przemeński wydaje polecenie:

„Piloci biorący udział w operacji — proszę zdać dokumenty, sprawdzić wszystkie kieszenie, czy nie macie jakichś świstków mogących zdradzić Niemcom miejsce stacjonowania dywizjonu. Proszę wyrzucić nawet zużyte bilety autobusowe i z metra. Nie wolno dać wrogom nawet domysłów, że dywizjon nasz stacjonuje pod Londynem, w Northolt. Pamiętajcie — każdy świstek może okazać się dla wroga cenną informacją. A teraz proszę pobrać pistolety, paczki z pieniędzmi i ekwipunkiem ucieczkowym. Skończyłem. No, chłopcy, „Good Luck i Good Hunting".

Sprawdzamy szybko kieszenie i wypróżniamy je. Po pobraniu paczek ucieczkowych i broni udajemy się do swych maszyn, aby upewnić się czy wszystko jest w porządku. Sprawdzamy światła celownika, tlen.

Jestem więc bocznym Olka Gabszewicza. Różne myśli przechodzą mi przez głowę, jaką szanse będę miał, jeśli dojdzie do spotkania. Lecz cóż, jaką szanse ja mam w zestrzeleniu szkopa, wszak zanim dojdę do niego, to taki stary i wytrawny lis jak Gabszewicz dawno się z nim załatwi. Jednak w duchu pocieszam się, że może to będzie mój dzień, może ten piątek, 13, przyniesie mi szczęście.

Minuty wloką się powoli, mija godzina 8.55, jeszcze pół godziny i wreszcie wystartujemy. Wszystko już sprawdziłem, wszystko jest w porządku. Mój mechanik, kapral Woźniak, ogląda jeszcze raz ze wszystkich stron maszynę, podchodzi, zdejmując ochraniacz z działek szybkostrzelnych i uśmiechając się do mnie mówi: „Mietek, zdejmuję je dziś, może w ten sposób nareszcie będziesz mógł ich użyć".

Mimo uśmiechu widzę, że jest zdenerwowany bardziej ode mnie. Pewnie i on myśli, że to dziś piątek, że 13.

Minuty wloką się za minutami, piloci nie mający dyżuru nawet nie grają w karty. Nasz lekarz dywizjonowy por. Pietocha, popularnie zwany „Pinokio", chodzi od pilota do pilota i klepiąc go po plecach stara się dodać otuchy. W pewnym momencie podchodzi do mnie i mówi:

— „Mietek, pilnuj Olka jak oka w głowie. Uważaj, żeby cię nie zaskoczył jakiś szwab i nie rąbnął go z tyłu. Olek ma do ciebie zaufanie i na pewno nie będzie się często oglądał do tyłu".

Zapewniam go, że na pewno będę uważał.

Mimo wszystko denerwuję się coraz bardziej łażę z kąta w kąt, w czasie spaceru napotykam Olka, który mówi:

— Mietek, wiem, że chorujesz na zestrzelenie, jednak nie odrywaj się od czwórki. Pamiętaj, nie szukaj samodzielnej walki, raz, że osłabisz dywizjon, a po drugie samego szkopy mogą cię rąbnąć łatwo, oni tylko czekają na takich co się odłączają. Znasz już przecież los tych, co się odłączyli. Zginęli głupio. Nie martw się jednak, jeszcze ci szkop sam wejdzie pod lufę.

Obiecuję mu, że wszystko będzie w porządku.

Mija godzina 9.15 — jeszcze 15 minut.

Nagle przypominam sobie o swojej maskotce z Polski — małym pluszowym niedźwiadku. Ofiarowała mi go moja sympatia z lat szkolnych w momencie, gdy odchodziłem do podchorążówki. Wyciągam go z szafy i ukradkiem wkładam do kieszeni. Może on przyniesie mi dziś szczęście? Młodzi piloci, którzy ostatnio przyszli do dywizjonu i jeszcze przechodzą trening bojowy w dywizjonie, patrzą z zazdrością na nas. Podporucznik Balon żałośnie wzdycha i mówi do mnie:

— Cholera, kiedy ja już wreszcie polecę.

Cóż mam mu powiedzieć? Sam też przechodziłem ten ból, gdy przyszedłem po raz pierwszy do dywizjonu i miałem zacząć loty bojowe z Anglii. Patrzyłem też z zazdrością na tych, którzy już latają na operacje. Musiałem też latać na treningi ze starszymi pilotami i ci uczyli mnie swoich tricków. Dawali mi „wycisk" w powietrzu, musiałem się „wlatać" na lotach treningowych. Pocieszam go więc, że już niedługo, przecież z „nowych" on jest najdłużej. Ale co mu pomoże moje pocieszenie, wiem co myśli.

Zbliża się godzina 9.25. Gabszewicz wydaje rozkaz:

— Piloci do maszyn! Znakiem zapuszczenia silników będzie zapuszczenie przeze mnie mojego „Spitfirea" — kołować na start czwórkami. No, trzymać się, chłopcy!

Wybiegamy z baraków, każdy do swojej maszyny. Oczekują już tam mechanicy, którzy pomagać nam mają w zapięciu pasów.

Godzina 9.28 — wszyscy w maszynach — czekają.

Godzina 9.30. Silnik „Spitfirea" Gabszewicza zadymił spalinami i ryknął równym rytmem. Naciskam starter. Mój „Spitfire" zaskoczył gładko. Inne „Spitfirey" też już pracują. Woźniak ściska mi rękę i coś mówi do mnie. Nic z tego nie słyszę, lecz wiem, że życzy mi szczęścia i powrotu do bazy.

Gabszewicz wykołowuje z boksu ochronnego pierwszy, wprost na pas startowy. Dołączam do niego i ustawiam się z jego lewej strony, por. Dec i Buchwald — z prawej.

Za nami staje czwórka kpt. Sawicza, następnie czwórka por. Szalewicza. Rzucam okiem wokół lotniska. Widzę kołujące czwórkami dywizjony 308, 303, 315.

Olek podnosi rękę i daje znak gotowości do startu.

Podnosimy rękę, odpowiadając, że jesteśmy gotowi.

Zwiększamy obroty silnika, trzymając „Spitfirey" na hamulcach. Maszyna Olka rusza, zwalniamy hamulce. Czwórka nasza idzie równo, jakby powiązana sznurem. Kilka sekund i jesteśmy w powietrzu, za nami czwórka Sawicza i trochę z tyłu Szalewicza. Zakręt w lewo. Dywizjon już w całości. Z ziemi odrywa się dywizjon po dywizjonie. Olek robi rundę wokół lotniska. Dywizjony zbierają się w ciasną formację. Całe polskie skrzydło w komplecie. Skrzydłem dowodzi ppłk Tadeusz Rolski.

Bierzemy kurs na bramę wlotową między balonami. Mijając je widzimy, że brama jest bardzo wąska.

Zmieniamy kurs, idziemy wprost na Manston, nabierając wysokości. Pod nami zieleni się ziemia. Z prawej strony od nas widać czarne punkciki. To „Spitfirey" angielskie z Biggin Hill, nad nimi lecą Amerykanie z „Eagle Squadron".

Wysokość 5000 stóp, daleko przed nami znów formacja czarnych punkcików, to „przepiórki" [1]), czyli „Havoki" krążą nad Manston.
Płk Rolski wydaje rozkaz:
— Dywizjony do szyku bojowego!
Dywizjony rozchodzą się czwórkami i zajmują pozycje. Nasz dywizjon zbliża się do „przepiórek" i otaczamy je. Czwórka kpt. Sawicza zajmuje pozycje z prawej strony bombowców. Z lewej czwórka por. Szalewicza, nasza lekko z tyłu bombowców, około 500 stóp powyżej ich wysokości. Robimy jedną rundę z bombowcami nad Manston, dywizjony angielskie i amerykańskie zajmują pozycje nad naszymi dywizjonami.
„Przepiórki" biorą kurs bojowy na Hazebrouck. Wznosząc się przekraczamy brzeg Anglii. Pod nami kanał La Manche. Słońce świeci wprost w oczy, które zachodzą łzami. Przed nami widać już wyraźnie brzeg Francji. Zbliżamy się do niego coraz bardziej.
„Przepiórki" lecą trójkami, zwartym szykiem, tak jakby na paradzie. Wyglądają imponująco.
Przekraczamy brzeg Francji, wysokość 12 000 stóp. Nabieramy nadal wysokości: 12 500 stóp, 13 000, 14 000, wreszcie 15 000 stóp. Idziemy teraz już z większą szybkością. Cisza panuje w radio zupełna. Co minutę słychać tylko sygnał włączonej Iff-ki: Pi-if, Pi-if...
Mijamy Calais. Dostajemy gęsty ogień artylerii przeciwlotniczej. Nie trafiają nikogo. Nagle ciszę radiową przerywa głos z „operacyjnego":
— Uwaga Tiger, samoloty — Zulu [2]), z Abeville wystartowało 30 szkopów i z St. Omer 20 sztuk, nabierają wysokości.
Płk Rolski odpowiada:
— O key Zulu — Tiger Leader.
Po chwili znów słychać głos „operacyjnego":
— Uwaga Tiger — Zulu, samoloty ze wschodu. Zbliża się do was formacja 40 bandytów. Wysokość 20 000 stóp.
— O key — odpowiada Rolski.
W operacyjnym kpt. Karol Pniak śledzi na ekranie radarowym ruchy i ilości nieprzyjacielskich samolotów i przekazuje nam przez radio.

Uff, będzie gorąco. Dotąd lecimy spokojnie. Od czasu do czasu wokół nas, a szczególnie wokół „przepiórek" gęste grzyby wybuchów — to artyleria przeciwlotnicza bije ogniem zaporowym, lecz nie mają szczęścia, nie trafiają nikogo.
Mijają minuty, nareszcie widzę cel — Hazebrouck. Widzę skrzyżowanie torów, hale warsztatów, budynki. Bombowce biorą kurs bojowy na cel. Artyleria bije teraz gęsto. Jesteśmy otoczeni morzem ognia. Jeden bombowiec, trafiony celnym strzałem, wali się w dół w płomieniach. Nawet nikt nie wyskoczył. Zginęła cała załoga.

Nareszcie nad celem. Spod brzuchów bombowców sypią się bomby. Błyski na ziemi, tumany kurzu i dymu. Nowe błyski wybuchów na ziemi,— to transport kolejowy z amunicją trafiony. Tworzy się olbrzymi grzyb dymu i kurzu. Artyleria, jakby ogłuszona lub rozbita bombami, strzela bezładnie. Bombowce robią skręt w lewo o 180°. Biorą kurs powrotny do Anglii.

Nagle zauważam, że formacja nasza wysoko nad nami spotkała się z Niemcami. Zaczyna się walka powietrzna między dywizjonami amerykańskimi, a Niemcami.
Podaję przez radio:
— Uwaga, eskorta główna zaangażowana w walce.
— O key — odpowiada mi Rolski.

Nagle słyszę głos Gabszewicza:
— Uwaga, Tiger Leader, kupa bandytów z prawej przed nami.

Zbliżają się. Dochodzi do walki. Wiąże ich 303 dywizjon. Nad nimi walczą już wszystkie dywizjony angielskie. Niemców przybywa coraz więcej. W radio słychać krzyki, komendy. Już wiąże się w walkę 308 dywizjon dowodzony przez mjra Pisarka.
Niemcy pchają się na całego, chcą rozbić eskortę i dorwać się do bombowców — walka trwa.
315 dywizjon leci jeszcze spokojnie. Niemcy jeszcze muszą się zmierzyć ze starymi wygami z 315 dywizjonu, aby móc spotkać się z nami.
Walki rozciągnęły się po całym niebie — kątem oczu widzę jakąś maszynę lecącą w dół w płomieniach, nawet nie zauważyłem, czy to nasza czy niemiecka.
Dochodzi nowa grupa maszyn nieprzyjacielskich, atakują. 315 dywizjon wiąże się w walkę z nimi, jeszcze do nas nie doszli. Tymczasem bombowce lecą spokojnie, tak jakby na defiladzie. Są spokojne, gdyż wiedzą, że Polacy nie dadzą się złamać i nie ustąpią Niemcom.
Nagle słyszę głos Gabszewicza:

— Uwaga, szkopy przedzierają się do „przepiórek".
Gabszewicz robi zakręt przez plecy, wyciągam mego „Spitfire'a" za jego maszyną.

Widzę Messerschmitta-109. Olek stara się iść do ataku łeb w łeb, jestem z tyłu za nim z prawej jego strony. Widzę, że Niemiec robi unik, stara się dać nura pod niego. Robię szybko lekki zakręt w lewo, przewracam maszynę prawie że na plecy i mając Niemca pod sobą kopię lewą nogą orczyk steru, zwalam maszynę przez lewe skrzydło.. Niemcowi unik udaje się i dochodzi do bombowców. Moja maszyna, robiąc jakąś nieforemną figurę, jest tuż, tuż za nim. Mam go już prawie w celowniku. Naciskam spust, jedna seria, druga, trzecia. Widzę błyski na jego kadłubie, skrzydłach.

Wtem słyszę krzyk por. Buchwalda:

— Uwaga, Messer strzela w dwóch kierunkach!
Nie zauważył, że to moje działka dosięgły celu i dają takie błyski.
Messerschmitt po trzeciej serii drgnął i zwalił się w dół przez lewe skrzydło. Idę za nim. Niemiec stara się wyprowadzić maszynę do lotu poziomego. Dają mu jeszcze jedną serię, jeszcze raz celną. Messerschmitt bezwładnie zwala się w korkociąg, w dół. Idę za nim piką. Staram się go uchwycić w celowniku, zupełnie zapominam o wszystkim, o tym, że inny może mnie lekko teraz rąbnąć z tyłu. Nie oglądam się za siebie. Ważne dla mnie jest to, aby nie dać mu uciec, ani wyskoczyć na spadochronie.

W szalonej pice idziemy w dół. Nagle ogarnia mnie świadomość, że ziemia już blisko. Ściągam silnie drążek sterowy na siebie — ziemia, drzewa rosną mi w oczach — robi mi się ciemno w oczach...

Mija parę sekund, odzyskuję wzrok. Mój „Spitfire" idzie świecą do góry. Robię przewrót, aby zobaczyć, co się stało z moim Messerschmittem. Jest.

Tylko kupa żelastwa i płonąca benzyna.

Zawracam i biorę kurs na Anglię. Daleko przede mną, wysoko, widzę naszą formację.

Wtem spostrzegam jakąś maszynę, idącą lotem ślizgowym w dół. Zbliżam się do niej. „Spitfire". Znak „RF.B" — „Spitfire" z dywizjonu 303. Wołam go przez radio. Nie odpowiada — musi mieć radio uszkodzone. Krążę nad nim i czekam, aż dojdzie do ziemi. Nie pozwolę go dobić. Ląduje na łące, a więc pilot ocalony. Nie wiem kto to jest.

Zawracam i biorę znów kurs na Anglię, lecąc kosiakiem. W radio słyszę nawoływanie się kolegów z różnych dywizjonów. Olek Gabszewicz zbiera dywizjon. Włączam się przez radio i głosem pełnym radości melduję mu o zestrzeleniu jednego Me-109. Odpowiada mi:

— Byczo. Uważaj na siebie, gdzie jesteś?

Odpowiadam mu, że lecę kosynierem i że niedługo przekroczę brzeg Francji.

Nareszcie brzeg. Mijam go. Idę nisko nad falami Kanału. Oglądam się od czasu do czasu do tyłu, aby mnie jakiś szkop nie spruł do wody. Zbliżam się do brzegów Anglii. Już Dover.

Wyciągam maszynę do góry, lecz po chwili znów nurkuję i lecę kosynierem w kierunku do bazy.

— Pal diabli przepisy — dziś jest mój dzień.

Zbliżam się do Londynu, nabieram wysokości. Mijam bramę wlotową między balonami, zbliżam się do lotniska. Nurkuję na grupę kolegów zebranych przed barakiem.

Nisko, nad ich głowami robię beczkę, aby dać im znać o odniesionym zwycięstwie. Runda. Ląduję.

Po chwili ustawiam maszynę w boksie i wyłączam silnik. Dobiega do mnie Woźniak i ściska mnie z radości. Otaczają mnie koledzy i wypytują. Odpowiadam chaotycznie.

Podchodzę do Gabszewicza i składam mu meldunek o zestrzeleniu Messerschmitta-109F, a następnie o lądowaniu „Spitfire'a" RF.B z 303 dywizjonu, podając, że pilot ocalał. Olek gratuluje mi. Składam meldunek „inteligentowi".

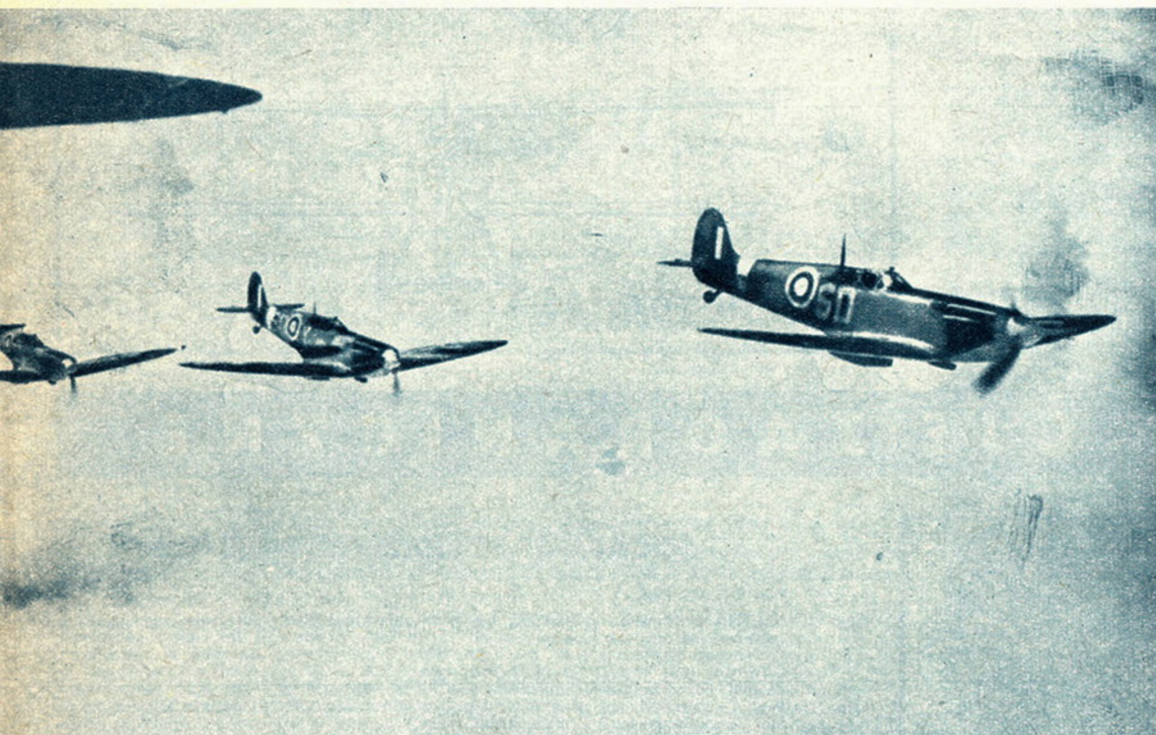
Zbliża się por. Buchwald i opowiada mi, że gdy zobaczył Messerschmitta z błyskami na kadłubie wydawało mu się, że rzeczywiście strzelał on do tyłu. Dopiero w kilka sekund później zorientował się, że „Messera" ktoś rąbie.

Gabszewicz dzwoni do dywizjonu 303 i przekazuje meldunek o lądowaniu „Spitfire'a" we Francji.

Okazuje się, że pilotem tym był kapitan Witold Łokuciewski, weteran „Bitwy o Anglię" — jak się później okazało, był on ranny w nogę i dostał się do niewoli niemieckiej.

Tak piątek, 13 marca, przyniósł mi szczęście i zarazem przełamanie złej passy 316 dywizjonu. Wracamy do kasyna na obiad. Dyżur objęła następna dwunastka pilotów. W kasynie gwar. Piloci z wszystkich dywizjonów dyskutują nad odbytym lotem. Gratulują tym, którzy mieli zestrzały. Przy barze kasyna zaczyna być tłoczno. Pijemy pod odniesione zwycięstwo, za przyszłe oraz za tych, co od nas odeszli, oddając swe młode życie w walce o wolność Polski.

W dniu tym dywizjony polskie zestrzeliły 3 maszyny nieprzyjacielskie na pewno, jedną prawdopodobnie. Straty własne: 1 maszyna — lecz pilot ocalony.



„Spitfire'y" w locie bojowym.

[1]) Nazwa w kodzie radiowym oznaczająca bombowce.
[2]) Nazwa radiowa operacyjnego.

SAMOLOTY W LOTNICTWIE POLSKIM

NIEUPORT-28 C-I

WŚRÓD wielu samolotów różnego typu, zakupionych w latach 1919—1920 we Francji, polskie lotnictwo wojskowe nabyło kilka mało popularnych w lotnictwie francuskich myśliwców Nieuport-28 C-I. Samolot ten stanowił wersję rozwojową znanych w naszym lotnictwie i cieszących się dobrą opinią myśliwców Nieuport-17 C1, Nieuport-21 i 23. Płatowce Nieuport-28 C-I charakteryzowały się starannym opracowaniem aerodynamicznym i dobrymi parametrami lotnymi, wykazywały jednak szereg istotnych wad konstrukcyjnych, powodujących wiele śmiertelnych wypadków. Toteż w lotnictwie francuskim i alianckim w czasie wojny nie zyskały sobie takiej popularności jak wcześniejsze Nieuport-21, 23, 24 i 27. W lotnictwie polskim pojedyncze egzemplarze Nieuport-28 C-I były użytkowane do 1921 r.

Samolot myśliwski Nieuport-28 C-I, opracowany w czerwcu 1917 r. w znanych francuskich zakładach lotniczych Nieuport-Astra (Seine), wszedł niewielką ilością egzemplarzy pod koniec grudnia tegoż roku do akcji na Froncie Zachodnim. Samolot był używany głównie w lotnictwie Amerykańskich Sił Ekspedycyjnych w Europie, w liczbie 297 maszyn. Na myśliwcu Nieuport-28 C-I najlepszy pilot amerykański I Wojny Światowej kpt. E. Rickenbacker uzyskał większość swych zwycięstw powietrznych. Po wojnie pozostałą część wyprodukowanych myśliwców Nieuport-28 C-I lotnictwo francuskie odsprzedało za granicę lub użyło jako maszyn kurierskich.

Myśliwiec Nieuport-28 C-I był jednosilnikowym dwupłatem konstrukcji mieszanej. Silnik wirujący 9-cylindrowy Gnome 9N „Monosoupape" o mocy 160 KM. Uzbrojenie: 2 zsynchronizowane k. masz. Vickers kal. 7,9 mm.

DANE TECHNICZNE

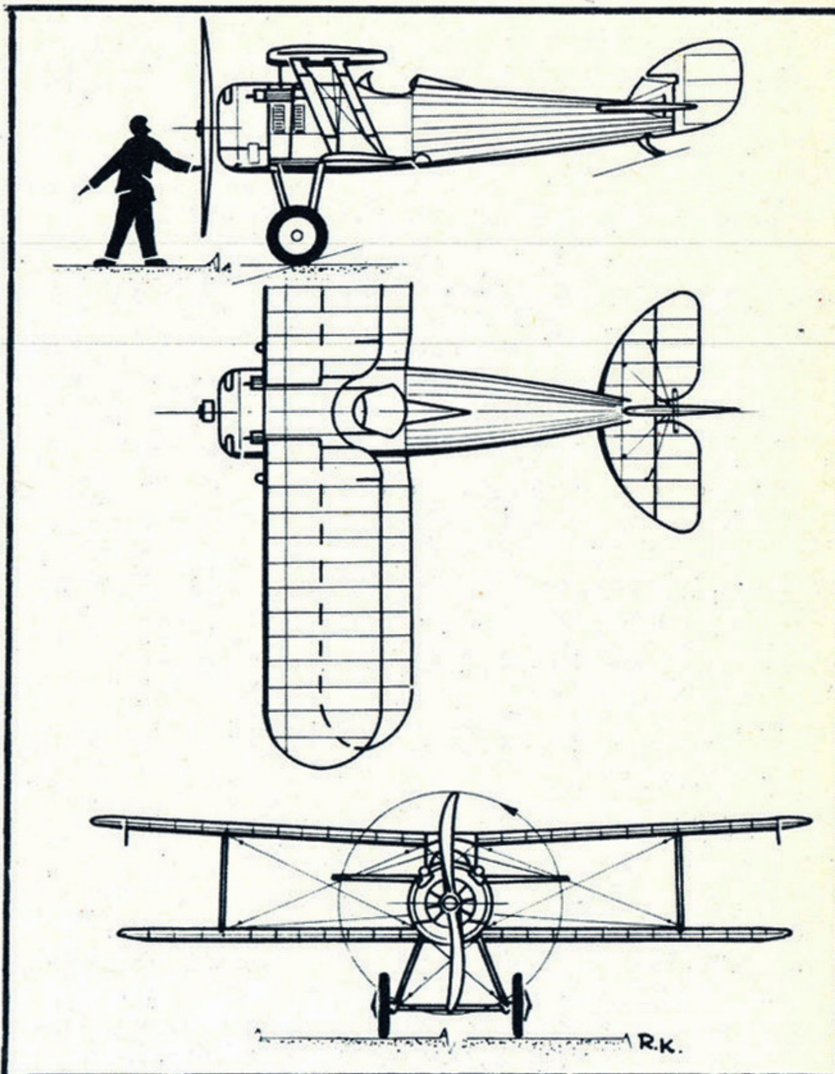
Wymiary: Rozpiętość — 8,65 m, długość — 6,35 m, wysokość — 2,64 m, pow. nośna — 15,80 m².

Ciężary: Ciężar własny — 435 kg, ciężar całkowity — 710 kg.

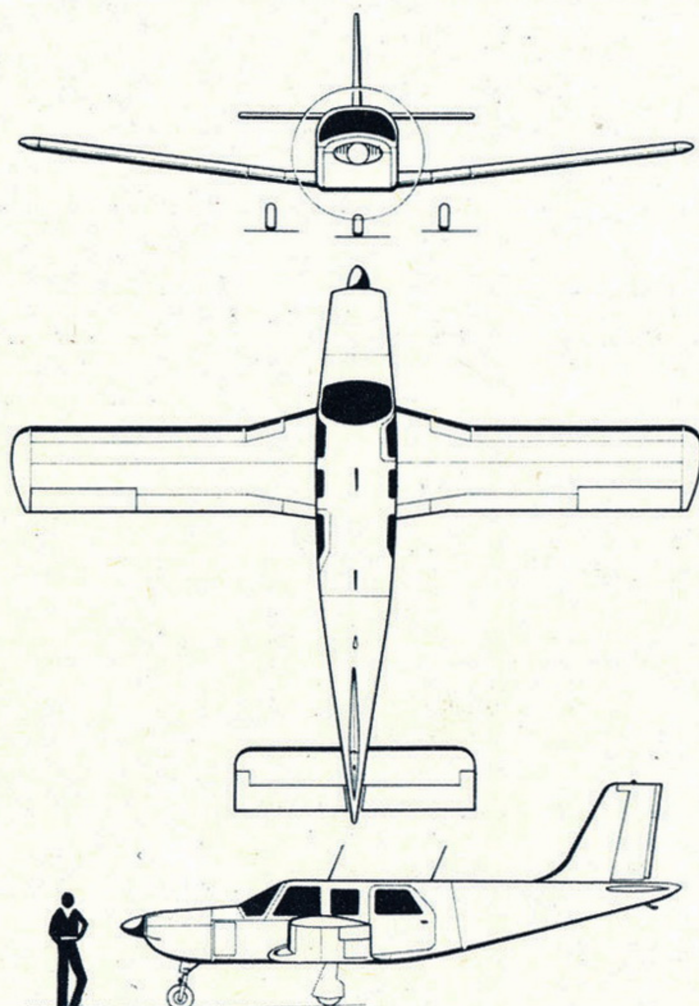
Osiągi: Prędkość max. — 220 km/h, prędkość przelotowa — 185 km/h, prędkość min. — 70 km/h, pułap — 6100 m, zasięg — 750 km.

RYSZARD KACZKOWSKI





KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



SOCATA ST-60 „RALLYE" 7-300

WYTWORNIA francuska SOCATA, będąca oddziałem Sud Aviation zajmującym się lekkimi samolotami, posiada od lat prawa produkcji lekkiego samolotu „Rallye", którego prototyp (1959 r.) i pierwsze serie były budowane w zakładach Morane-Saulnier. Do chwili obecnej zbudowano ok. 1 500 samolotów tego typu w różnych wersjach, różniących się mocą silnika w zakresie 90 — 220 KM. Nowa wersja „Rallye" 7—300 różni się znacznie od poprzednich. Jest to właściwie zupełnie nowy samolot, zachowujący z poprzednich wersji pewne tylko cechy konstrukcyjno-technologiczne. Główne różnice to większy kadłub, mocniejszy silnik i chowane podwozie.

„Rallye" 7—300 jest 7-miejscowym, 1-silnikowym wolnonośnym dolnopłatem, konstrukcji metalowej. Profil płata NACA 63A416. Konstrukcja skrzydeł jednodźwigarowa z kesonem noskowym, klapy dwuszczelinowe między lotkami i kadłubem. Kadłub z kabiną typu samochodowego. Dwa przednie miejsca ze sterownicami. W centralnej części kabiny jest kanapa dla 3 pasażerów, a za nią jeszcze dwa fotele. Dostęp do przednich 5 miejsc przez drzwi z prawej strony. Osobne drzwi z lewej strony zapewniają dostęp do tylnej części kabiny, gdzie po wyjęciu 2 tylnych foteli można przewozić ładunki. Konstrukcja półskorupowa z duralu, z podziałem na część przednią i tylną. Podwozie trójkołowe, z kołem przednim całkowicie chowane w locie. Koła główne 400 x 155 mm o ciśnieniu 2,8 at., przednie 370 x 155 mm o ciśnieniu 1,8 at.

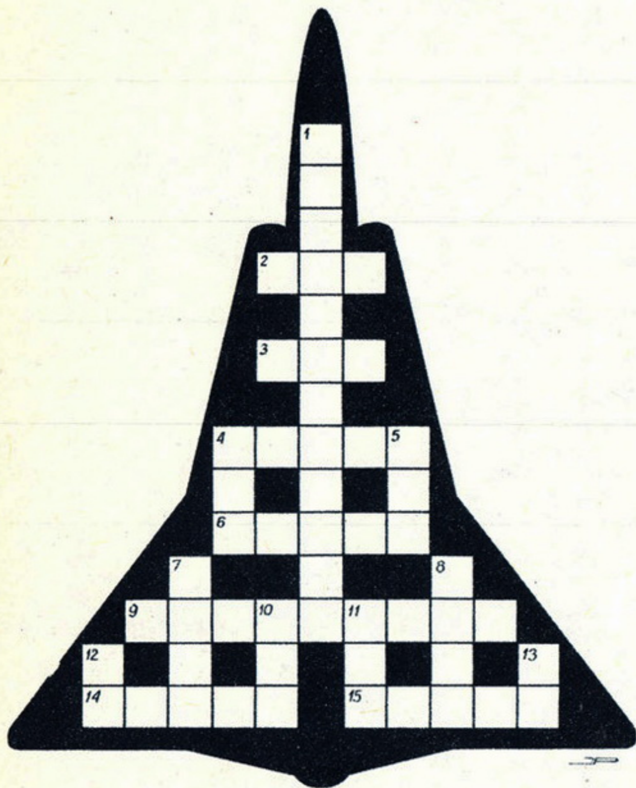
Silnik tłokowy, płaski 6-cylindrowy, chłodzony powietrzem, z wtryskiem paliwa Lycoming IO-540-K o mocy 300 KM. Śmigło dwułopatowe, metalowe o średnicy 2,08 m. Paliwo (320 l) mieści się w 2 głównych zbiornikach w noskach, i 2 pomocniczych w części centralnej skrzydeł. (JS).

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 11,00 m, długość — 8,75 m, wysokość — 2,80 m. Pow. nośna — 15,40 m², kabina — 3,60 x 1,23 x 1,28 m.
Ciężary: Ciężar własny — 890 kg, ciężar całkowity — 1 790 kg.
Osiągi: Prędkość max. — 300 km/h, prędkość przelotowa — 280 km/h, prędkość przeciągniecia (klapy) — 100 km/h, wznoszenie — 5 m/s, pułap — 5 000 m, zasięg (max.) — 1 500 km, rozbieg — 200 m, dobieg — 150 m.



KRZYŻÓWKA



PIONOWO: 1 — sport lotniczy; 4 — amerykańskie linie lotnicze; 5 — polski samolot sportowy typu PZL-102 (wspak); 7 — Międzynarodowe Stowarzyszenie Przewoźników Powietrznych; 8 — mityczny lotnik; 8 — holenderskie linie lotnicze; 11 — znana akademia wojskowa (skrót); 12 — inicjały znanego polskiego pisarza lotniczego; 13 — litery, którymi oznaczone są samoloty konstrukcji O. Antonowa.

POZIOMO: 2 — litery, którymi oznaczano w Związku Radzieckim, do r. 1940, wodnosamoloty rozpoznawcze bliskiego zasięgu; 3 — polska wytwórnia lotnicza założona w roku 1923 w Białej Podlaskiej; 4 — pilot angielski, ustanowił w 1956 roku rekord prędkości na samolocie Fairey FD-2; 6 — potoczna nazwa samolotu An-2; 9 — trener polskich szybowników; 14 — zapowiedź ataku lotniczego; 15 — miejscowość, w której Włosi organizują międzynarodowe wystawy lotnicze.

Opracował: **Janusz Palacz**

Wśród czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązanie do 22 listopada br., rozlosowane zostaną nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji, Warszawa 1, ul. Widok 8, **wyłącznie na kartkach pocztowych lub widokówkach**, z dopiskiem „Krzyżówka".

ROZWIĄZANIE „CIĄGOWKI" Z NRU 41 Z 11 PAŹDZIERNIKA 1970 R.

Hasło: DZIEŃ WOJSKA POLSKIEGO

Wyrazy pomocnicze: 1 — deszcz, 2 — Zieleziński, 3 — Ikar, 4 — rzep, 5 — Polewoj, 6 — „Jaskółka", 7 — „Apollo", 8 — Owsiankin, 9 — Neil, 10 — Ligocki.

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Marek Lek** — Wołomin, k. Warszawy, ul. Nowoprojektowana 4; **Stefan Kolesnik** — Charkiw 64, Fedoriwska 14, ZSRR; **Maria Danieluk** — Strupin Duży, pow. Chełm Lubelski.

ROZWIĄZANIE „WIRÓWKI" z NRU 42 Z 18 PAŹDZIERNIKA 1970 R.

1 — strzelec, 2 — Elsztein, 3 — Tałdykin, 4 — zbiornik, 5 — licencja, 6 — izoterma, 7 — latawiec, 8 — Zeppelin.

Nagrody w postaci książek o tematyce lotniczej wylosowali: **Andrzej Krawczyk** — Kowary, ul. Batorego 4/2, pow. Jelenia Góra; **Zbigniew Iłczyk** — Zawiercie, ul. Armii Czerwonej 50/10, **Marian Słonina** — Letnica 47, pow. Zielona Góra.



W OBRONIE KRZYŻÓWEK

Pisze **Maciej Roszczak z Zielonej Góry**: „Po zapoznaniu się z wynikami ankiety, ogłoszonymi w jubileuszowym, tysięcznym numerze „Skrzydlatej", chciałbym wypowiedzieć się na temat rozrywek umysłowych jako stałej rubryki „Skrzydlatej Polski". Ponieważ część czytelników (zdecydowana mniejszość, bo tylko 8 procent ankietowanych) postuluje zrezygnować m. in. z krzyżówek, nie wyobrażam sobie, by pozbawić nas, większości czytelników, tej przyjemnej, a jednocześnie pożytecznej rozrywki.

Nie ulega bowiem wątpliwości, że krzyżówki zmuszają do myślenia i są sprawdzianem znajomości terminologii lotniczej. Są dobrą, a przy tym pożyteczną zabawą. Proponuję więc nie usuwać rozrywek umysłowych ale jeszcze bardziej je rozwinąć, urozmaicić i udoskonalić.

Trzeba stwierdzić, że większość zamieszczanych w „Skrzydlatej" zadań reprezentuje bardzo wysoki poziom, biorąc jako skalę porównawczą zadania w fachowych czasopismach, takich jak „Rozrywka", „Krzyżówka" i „Szaradzista". Moim zdaniem rozrywki powinny być: nie za trudne, graficznie starannie opracowane, zawierać często sensowne hasła związane z wydarzeniami i sportem lotniczym oraz urozmaicone (pantropy, arytmografy, literówki, krzyżówki, itp.).

Pragnę dodać, że miesięcznik radziecki „Krylia Rodiny" posiada stały kącik rozrywek umysłowych i w jednym numerze zamieszcza kilka zadań. Jako Wasz długoletni czytelnik proszę o częstsze drukowanie rozrywek umysłowych, bo krzyżówka bawiąc jednocześnie uczy".

List ten jest jeszcze jednym dowodem, że dział rozrywek umysłowych w „Skrzydlatej" znajduje wśród Czytelników żywe zainteresowanie. Niech więc nie patrzą źle na krzyżówki i pantropy ci z naszych czytelników, których ta dziedzina rozrywki nie interesuje. Fakt kontynuowania na naszych łamach działu rozrywek umysłowych świadczy, że jesteśmy za większością naszych Czytelników.

Dziękujemy za cenne uwagi dotyczące poziomu i formy graficznej rozrywek umysłowych.

KŁOPOTY Z PRENUMERATĄ

„Od 12 lat prenumeruję tygodnik „Skrzydlata Polska", ale ostatnio mam kłopoty, ponieważ listonosz nie dostarcza go w terminie. W lipcu br. otrzymałem pismo z 3-tygodniowym opóźnieniem, a numer 34 z 23 sierpnia do dziś nie dotarł do mnie. Interweniowałem już kilkakrotnie na poczcie, ale bez skutku" — pisze **Czesław Szubski z Aleksandrowa Łódzkiego** w liście opublikowanym w „Głosie Robotniczym" z 13 października br.

Listy o podobnej treści napływają również do naszej redakcji. Piszą w tej sprawie m.in. **Jan Cymbalista z Reńskiej Wsi, pow. Nysa** i **Stanisław Kawulok z Istebnej, pow. Cieszyn.**

Kłopoty z otrzymywaniem „Skrzydlatej" drogą prenumeraty jak i bezpośredniego kupna w kioskach „Ruchu" występują, niestety, dość często. Redakcja nasza nie ma jednak bezpośredniego wpływu na urzędy pocztowe, listonoszy oraz Oddziały, Delegatury oraz Centralę Kolportażu i Wydawnictw „Ruch", które zajmują się prenumeratą i kolportażem „Skrzydlatej". Możemy tylko zaapelować do tych instancji, co niniejszym czynimy, o poświęcanie więcej uwagi prenumeracie i kolportażowi naszego tygodnika.

SZKOLENIE LOTNICZE

Tadeusz Labok — Tarnów, Adam Gicala — Kraśnik, Roman Waciński — Grubsko, pow. Nowy Tomyśl, Edward Białszak — Warszawa, Henryk Fil — Izdebki, pow. Rzeszów, Ryszard Olejarz — Myślibórz, Janina Mościcka — Szczytno. W sprawach szkolenia lotniczego w aeroklubach oraz w szkołach wojskowych pisaliśmy niejednokrotnie. Tym razem odsyłamy naszych Czytelników bezpośrednio do aeroklubów lub do Powiatowych (Miejskich, Dzielnicowych) Sztabów Wojskowych, które dokładnie informują o wszystkich możliwościach zdobycia umiejętności lotniczych oraz zawodu pilota.

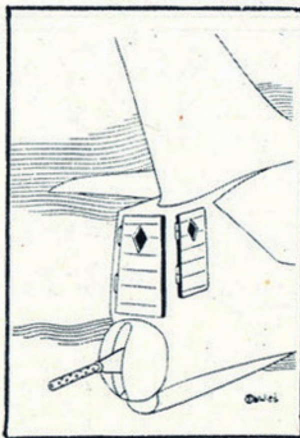
Zainteresowanych informujemy, że badania lotniczo-lekarskie, jakim poddawany jest każdy kandydat na pilota lub skoczka, odbywają się po załatwieniu wstępnych formalności w aeroklubie lub sztabie wojskowym.

Wyjaśniamy też, że kobiety nie są przyjmowane na szkolenie lotnicze w wojsku, w tym w szkołach kształcących pilotów oraz w wojskach powietrzno-desantowych.

MECHANIK LOTNICZY

Andrzej Pator z Wilanowa, pow. Poddębice pisze: „Jestem stolarzem meblowym, pragnę jednak pracować w lotnictwie. Czy możliwe jest przekwalifikowanie się na stolarza lotniczego i podjęcie pracy w jakiejś instytucji czy zakładach lotniczych?"

O możliwości przekwalifikowania i ewentualnym przyjęciu do pracy w charakterze stolarza lotniczego decydować może ewentualny pracodawca, którym może być np. aeroklub czy Lotnicze Zakłady Naprawcze.



ZBIERAMY ZNACZKI

DAHOMEJ. Ukazała się tu seria złożona z czterech znaczków pod nazwą „Badanie Księżyca". Znaczki przedstawiają kolejno: za 30 franków — moment wystrzelenia rakiety; za 50 fr. — lot na Księżyc, za 70 fr. — lądowanie statku księżycowego oraz za 110 fr. — zatknięcie flagi amerykańskiej na Księżycu. Ukazał się tu również w sprzedaży pamiątkowy blok znaczkowy.

*

FINLANDIA. Wydano tu obiegowy znaczek o wartości nominalnej 0,57 marki, przedstawiający samolot DH-LRD. Znaczek wykonany jest w kolorze niebieskim, techniką stalorytową, w formacie obrazka 20×30 mm. Znaczek reprodukujemy.



*

GABON. W związku z „Międzynarodowym Dniem Telekomunikacji ITU" ukazał się znaczek o nominale 25 franków przedstawiający glob, satelitę i emblemat ITU.

*

GRECJA. Wydano tu serię złożoną z dwóch znaczków „Grecka naziemna stacja łącznikowa z satelitami łącznościowymi". Znaczki o nominałach 2,50 drachmy i 4,50 drachmy przedstawiają stację naziemną w Termopilach, satelitę i półkule ziemskie.

*

MALAJZJA. Ukazały się tu 3 znaczki poświęcone stacji naziemnej łączności satelitarnej. Znaczek o wartości nominalnej 15 centów przedstawia anteny, zaś dwa znaczki po 30 centów — satelity „Intelsat-III".

*

POLINEZJA FRANCUSKA. Wprowadzono tu do obiegu serię złożoną z 3 znaczków poświęconych Kongresowi Krajów Pacyfiku, w celu zjednoczenia linii lotniczych. Znaczek o nominale 20 franków przedstawia wyciosany kamień „Tiki" z globusem, za 40 fr. — samolot oraz za 60 franków — człowieka z globusem.

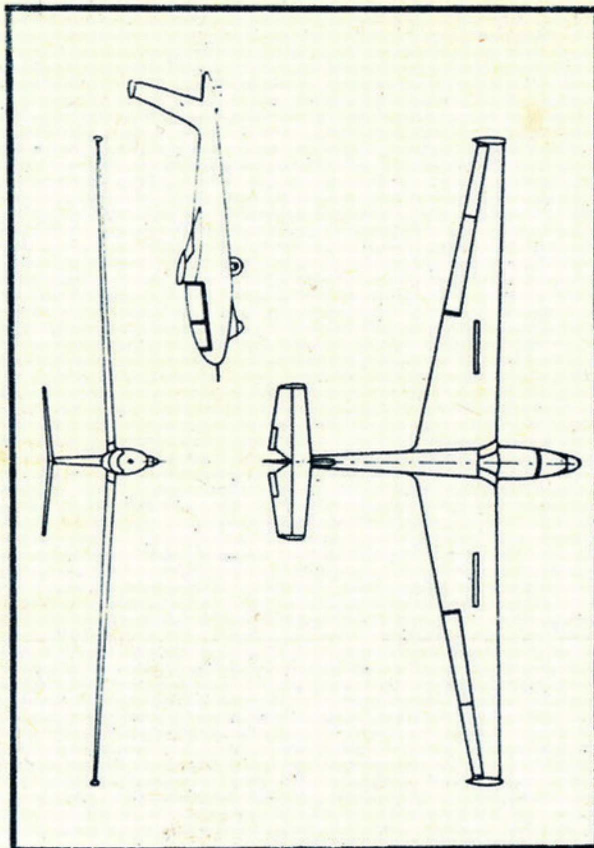
BOGUSŁAW KUROWSKI

NOWY SZYBOWIEC RUMUŃSKI

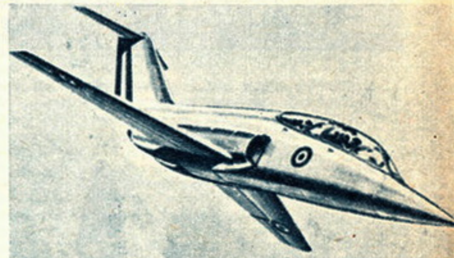
IS-28, to 2-miejscowy szybowiec szkolno-treningowy konstrukcji inż. I. Silimona. Profil płata — NACA 43012A. Konstrukcja metalowa. Dwuster. Oblot prototypu przeszedł pomyślnie. Rozpiętość — 15 m, długość — 6,76 m, wysokość — 2,18 m, pow. nośna — 18,0 m². Ciężar własny — 325 kg, całkowity max. — 510 kg. Doskonałość max. — 25 przy prędkości 75 km/h, dopuszczalna prędkość max. — 200 km/h, prędkość min. — 58 km/h.

Zdjęcia i rysunki: „Flieger Revue", „Sport si Tehnica", „Avia", „Aerokurier".





PROJEKTY SAMOLOTÓW TRENINGOWYCH







Tak mają wyglądać odrzutowe samoloty treningowe, opracowane wspólnie przez przemysł francuski i zachodnioniemiecki. U góry: E-650 „Eurotrainer", poniżej — „Alpha Jet". Są to samoloty 2-miejscowe z dwoma silnikami „Larzac" lub J-85 GE o ciągu 1350 kp. Prędkość max. (9000 m), M=0,87. Oblot prototypów — w 1972 r., produkcja seryjna — w 1975 r. Przewidywana jest seria 400 maszyn dla wojskowych szkół lotniczych Europy zachodniej.

Konkurentem tych maszyn ma być brytyjski samolot 2-miejscowy HS-1182 (zdjęcie u dołu). Dwa silniki „Adour" z dopalaczami. Ciężar użyteczny — 2270 kg. Żywotność — 600 h lotu. Czas trwania lotu — 2 h.

SAMOLOT MYŚLIWSKI I-16

Zbiór przekrojów perspektywicznych samolotów świata byłby niepełny bez słynnego radzieckiego 1-miejscowego samolotu myśliwskiego I-16. Samolot ten wsławił się w walkach z faszyzmem w Hiszpanii, a także w pierwszym okresie II wojny światowej. W pewnym okresie międzywojennym samolot I-16 był najszybszym myśliwcem świata.

Rozpiętość — 9,0 m, długość — 6,04 m. Ciężar własny — 1475 kg, całkowity — 1912 kg. Prędkość max. — 440 km/h (na 0 m) i 489 km/h (na 3000 m). Czas wznoszenia na 5000 m — 5,8 min. Pułap — 11 000 m, zasięg — 740 km, czas wykonania zakrętu 360° — 18,5 s. Są to dane ostatniej wersji seryjnej I-16 typ 24 z 1939 r., z silnikiem M-62 o mocy 920 KM. Z silnikiem M-63 o mocy 1100 KM prędkość max. wyniosła 525 km/h. Uzbrojenie: 4 k. masz. 7,62 mm, lub 2 k. masz. i 2 działka, lub 4 działka i 6 pocisków rakietowych.

Łącznie zbudowano 8643 samolotów I-16, z tego: 7004 myśliwce 1-miejscowe i 1639 myśliwców 2-miejscowych szkolno-treningowych. Wśród 7004 maszyn bojowych było: 2200 uzbrojonych w 2 k. masz., 3620 — w 4 k. masz. i 1184 — w działka.

Oznaczenia na rysunku: 1 — karabiny maszynowe, 2 — zbiornik oleju, 3 — komora nabojowa, 4 — zbiornik paliwa, 5 — zbiornik zapasowy, 6 — celownik, 7 — drążek sterowy, 8 — oparcie głowy pilota, 9 — pokrywa odchylana do wsiadania, 10 — amortyzator płozy ogonowej, 11 — wciągnik podwozia, 12 — pedały steru kierunku, 13 — filtr oleju, 14 — wnęka podwozia chowanego, 15 — ściana ogonowa, 16 — chłodnica oleju, 17 — silnik M-62, 18 — regulowane przesłony wlotu powietrza chłodzącego do silnika.

